



COMITÉ JURÍDICO
91º periodo de sesiones
Punto 12 del orden del día

LEG 91/12
9 mayo 2006
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR
REALIZADA EN SU 91º PERIODO DE SESIONES**

Índice

	Párrafos	Página
A	INTRODUCCIÓN	1-10 3
B	INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	11 8
C	PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO	12-106 8
D	PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA	20
	i) informe sobre la marcha de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar; y	107-120 20
	ii) seguimiento de las resoluciones adoptadas por la Conferencia Internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	121-145 23
E	TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR: INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR DEL GRUPO DE TRABAJO MIXTO ESPECIAL DE EXPERTOS OMI/OIT SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR	146-162 28
F	LUGARES DE REFUGIO	32
G	SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP	163-166 33

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

	Párrafos	Página
H CUESTIONES SURGIDAS DEL 94º PERIODO DE SESIONES ORDINARIO Y EL 23º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO Y EL VIGÉSIMO CUARTO PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA	167-177	34
I ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA	178-179	35
J ACTIVIDADES DEL BIENIO EN EL MARCO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA ORGANIZACIÓN	180-181	35
K OTROS ASUNTOS		37
a) Abandono de buques	186-189	37
b) Resultados de la 94ª Reunión (Marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo (Ginebra, 7 a 23 de febrero de 2006). Adopción del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006	190-196	38
c) Delitos cometidos a bordo de buques de pabellón extranjero	197-199	39

DECLARACIÓN DE LA REPÚBLICA DE COREA

ANEXO 1	ORDEN DEL DÍA DEL 91º PERIODO DE SESIONES
ANEXO 2	RESOLUCIÓN LEG.3(91), ADOPTADA EL 27 DE ABRIL DE 2006: ADOPCIÓN DE LAS DIRECTRICES SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO
ANEXO 3	RESOLUCIÓN LEG.4(91), ADOPTADA EL 27 DE ABRIL DE 2006, SOBRE EL ANEXO II REVISADO DEL MARPOL 73/78: IMPLICACIONES PARA LA REFERENCIA EN EL ARTÍCULO 1.5 a) ii) DEL CONVENIO SNP A LAS "SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL"

A INTRODUCCIÓN

1 El Comité Jurídico celebró su 91º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 24 al 28 de abril de 2006, bajo la presidencia del Sr. Lee-Sik Chai (República de Corea).

2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de los siguientes Estados Miembros:

ALEMANIA	ITALIA
ANTIGUA Y BARBUDA	JAMAICA
ARABIA SAUDITA	JAPÓN
ARGELIA	KENYA
ARGENTINA	LETONIA
AUSTRALIA	LIBERIA
BAHAMAS	LITUANIA
BANGLADESH	MALASIA
BÉLGICA	MALTA
BELICE	MARRUECOS
BOLIVIA	MÉXICO
BRASIL	MOZAMBIQUE
BULGARIA	NIGERIA
CANADÁ	NORUEGA
CHILE	NUEVA ZELANDIA
CHIPRE	PAÍSES BAJOS
CHINA	PANAMÁ
COLOMBIA	PERÚ
CUBA	POLONIA
DINAMARCA	PORTUGAL
ECUADOR	REINO UNIDO
EGIPTO	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESPAÑA	REPÚBLICA DE COREA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA DEMOCRÁTICA
ESTONIA	DEL CONGO
FEDERACIÓN DE RUSIA	REPÚBLICA DOMINICANA
FILIPINAS	SERBIA Y MONTENEGRO
FINLANDIA	SINGAPUR
FRANCIA	SUECIA
GHANA	SUDÁFRICA
GRECIA	SUIZA
HONDURAS	TAILANDIA
INDIA	TURQUÍA
INDONESIA	TUVALU
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	UCRANIA
IRLANDA	URUGUAY
ISLAS MARSHALL	VANUATU
	VENEZUELA

y del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

3 En el periodo de sesiones participó un representante de la Organización Internacional del Trabajo.

4 También participaron observadores de las siguientes organizaciones:

COMISIÓN EUROPEA (CE)

FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)

FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)

UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)

CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)

COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)

BIMCO

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE SEGUROS Y
REASEGUROS (BIPAR)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)

GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E
INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)

CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)

INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

5 El Secretario General dio la bienvenida a los asistentes, y muy especialmente al nuevo Presidente del Comité, Sr. Lee-Sik Chai (República de Corea), a quien le deseó suerte y éxito en el desempeño de su labor.

Se refirió a la adopción, por la Conferencia internacional encargada de la revisión de los convenios SUA, en octubre de 2005, de dos nuevos protocolos, a saber, el Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, y el Protocolo de 2005 relativo al Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, abiertos para su firma en la sede de la OMI, desde el 14 de febrero de 2006 al 13 de febrero de 2007 y que posteriormente seguirían abiertos a la adhesión. Actualmente había seis signatarios: Australia, Francia, Finlandia, Noruega, Suecia y los Estados Unidos, quienes habían firmado ambos protocolos a reserva de ratificación. La tarea principal consistía ahora en lograr su pronta entrada en vigor e implantación a nivel mundial, a fin de avanzar en la lucha contra el terrorismo internacional.

El Secretario General continuó diciendo que también era necesario adoptar prontamente medidas con respecto del recientemente adoptado Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT, 2006, en el cual se refundían y actualizaban los convenios y recomendaciones aplicables al ámbito marítimo de la OIT, adoptados desde 1920. Se debía instar a todos los Gobiernos con

interés en las cuestiones marítimas a que aceptasen este Convenio lo antes posible, a fin de garantizar así su implantación generalizada y eficaz, tal como la comunidad marítima necesita y la gente de mar merece.

Refiriéndose al orden del día del Comité, el Secretario General hizo hincapié en la cuestión prioritaria, a saber, el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio, que el Comité había venido examinando desde hace cierto tiempo. Una vez adoptado, este Convenio habría de aportar las bases jurídicas para la remoción, de las ZEE de los Estados, de los restos de naufragio que constituyan un peligro para la navegación y para el medio marino y costero, o, para ambos. También habría de salvaguardar los derechos y especificar la obligación de los propietarios de los restos de naufragio de retirarlos por sus propios medios o con ayuda de salvadores. La elaboración de este tratado había pasado necesariamente a segundo término, debido a la revisión de los convenios SUA, pero el Secretario General esperaba que el Comité estuviera en condiciones de aprobar el proyecto en el periodo de sesiones en curso, a fin de que una conferencia diplomática pudiera examinarlo en 2007.

En cuanto al trato justo de la gente de mar, el Secretario General se refirió al cumplimiento por parte del Comité, a través de la labor desarrollada por el Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar, de lo dispuesto en la resolución A.987(24) de la Asamblea, relativa a las "Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo", en la cual se pide que se elaboren, con carácter de urgencia, directrices de carácter recomendatorio a fin de garantizar que en caso de accidente marítimo la gente de mar recibe un trato justo y que se respetan sus derechos. Merced a la cooperación de la OMI y la OIT, así como a la buena voluntad que había prevalecido entre los interlocutores sociales y los Estados respecto de esta cuestión, el proyecto de directrices se había ultimado rápidamente y en el seno del Grupo se había alcanzado un elevado nivel de consenso. Si bien era necesario seguir elaborándolas, dada la complejidad de la cuestión, el Secretario General confiaba en que el Comité podría dar su visto bueno a la labor ya llevada a cabo.

La Asamblea había autorizado que se divulgasen las directrices a través de los medios adecuados y que se le informase en su vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario, al igual que al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en su 295º periodo de sesiones, indicando tanto el carácter de urgencia que ambas organizaciones asignaban a su elaboración como la confianza depositada en el Comité para la ultimación de la tarea. La adopción de las directrices en el periodo de sesiones en curso constituiría una señal inequívoca para la gente de mar acerca del compromiso de ambas organizaciones respecto de su bienestar.

El Comité también había actuado con diligencia al ocuparse del problema del abandono de la gente de mar, a través de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. El Grupo había elaborado unas Directrices sobre la provisión de garantía financiera para tales casos, que habían sido adoptadas en noviembre de 2001, tanto por la Asamblea de la OMI, mediante la resolución A.930(22), como por el Consejo de Administración de la OIT, las cuales habían entrado en vigor en enero de 2002.

A través del Grupo mixto de trabajo, el Comité había supervisado y analizado la implantación de las Directrices y, a los efectos de brindar un mayor apoyo a tales esfuerzos, en febrero de 2006 el Secretario General y el Director General de la OIT habían enviado una carta conjunta a nueve Estados, instándolos a que realizaran todos los esfuerzos necesarios para ayudar a solucionar 10 casos específicos de gente de mar que había sido abandonada en buques que enarbolaban sus respectivos pabellones. Siete de esos Estados ya habían respondido y tres de los

diez casos mencionados se habían solucionado de manera satisfactoria. El proceso de seguimiento continuaría respecto de los casos aún no resueltos y se enviarían cartas al respecto a aquellos Estados que aún no habían respondido a la petición conjunta.

A continuación, el Secretario General se refirió a la cuestión de la entrada en vigor del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (el Convenio SNP), elaborado por el Comité, el cual, a pesar del empeño constante del Comité porque se ratifique e implante, todavía no había sido ratificado por un número suficiente de países como para permitir satisfacer los requisitos para su entrada en vigor. Posiblemente la complejidad del instrumento fuera una de las razones de tal retraso, por lo que el Secretario General tenía la esperanza de que el compromiso de convenir en una interpretación del artículo 1.5 a) ii) del Convenio contribuyera a eliminar uno de los obstáculos para su ratificación y a obtener mejores resultados en un futuro próximo.

Le complacía, sin embargo, tomar nota de las diversas ponencias en las que se recogían observaciones y propuestas sobre dos cuestiones clave pendientes de resolver en relación con el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas a fin de permitir su entrada en vigor en un futuro próximo. Dichas cuestiones se referían a la capacidad del mercado de seguros para ofrecer cobertura obligatoria hasta los límites generales establecidos en virtud del Convenio, así como para ofrecer cobertura por lesiones y daños ocasionados por actos de terrorismo. En particular, esta última cuestión no se restringía al ámbito del Protocolo de Atenas, por lo que encontrar una solución práctica cobraba una urgencia todavía mayor. Varios sucesos trágicos recientemente acaecidos, como el hundimiento del transbordador **al-Salam Boccaccio 98** en el mar Rojo en febrero de 2006, en el que hubo que lamentar una enorme pérdida de vidas humanas, solamente servían para subrayar la necesidad de contar con coberturas de seguro adecuadas para los pasajeros que sufran lesiones o las familias de las personas que pierdan la vida en el mar.

Seguidamente, el Secretario General mencionó varias otras cuestiones de índole más general. La primera se refería a la seguridad en las reuniones de la OMI. No era posible mantener una actitud pasiva con respecto a la seguridad ni podían permitirse medias tintas en cuestión tan importante. En consecuencia, todos los delegados debían acatar las normas de seguridad adoptadas, descritas en la información actualizada sobre seguridad que figura en la circular N° 2692, publicada el 20 de enero de 2006.

En segundo lugar, el Secretario General señaló que el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI constituía el catalizador de los numerosos, denodados y coherentes intentos de la OMI para eliminar el transporte marítimo deficiente. Tras las decisiones adoptadas por el Consejo y la Asamblea en 2005, basadas en el asesoramiento cabal proporcionado por el MSC, el MEPC y el Comité de Cooperación Técnica, el Plan estaba listo para su implantación. El Secretario General alentó a los Estados Miembros a que se ofrecieran voluntariamente para las auditorías, tal como solicitaba la Asamblea en la resolución A.974(24); a que nominasen auditores para permitir seleccionar equipos auditores para llevar a cabo la auditoría de los Miembros que se sometieran voluntariamente a ello; y a que designaran auditores competentes para participar en los cursos de formación regional que la Organización tenía previsto convocar, además de los que ya se habían realizado en Eslovenia, Sri Lanka y Ecuador, a fin de que los auditores tengan una formación uniforme que utilizarán para aplicar de manera eficaz el Plan.

Tras haberse comprometido personalmente con el Plan, el Secretario General manifestó su agradecimiento por el apoyo y cooperación de todos aquellos que se encontraran en condiciones de contribuir a la amplia y eficaz implantación del Plan. Ya eran 18 los Gobiernos

que habían notificado su disposición a ser auditados. El 31 de marzo de 2006 era la fecha límite estipulada en la circular N° 2687 y a partir de la cual se elaboraría el calendario inicial de auditorías de la OMI para los Estados que se hubieran ofrecido voluntariamente a una auditoría en esa fecha, a más tardar. Ahora bien, tal fecha límite no impedía que otros Estados Miembros se ofrecieran para una fecha posterior, de modo que el Secretario General aguardaba con ansiedad recibir en un futuro próximo muchos más ofrecimientos del mismo tipo.

Por lo que respecta al acondicionamiento del edificio de la sede, el Secretario General recordó a los delegados que el edificio estaría cerrado durante aproximadamente 12 meses, entre los veranos de 2006 y 2007, periodo durante el cual la Secretaría se trasladaría a las oficinas facilitadas por el Gobierno anfitrión, situadas en el N° 55 de Victoria Street, y que las reuniones del Consejo, los comités y los subcomités se celebrarían en otros sitios, tanto de Londres como del extranjero. Por lo que se refería a la próxima reunión del Comité Jurídico, se estaban ultimando los preparativos para que se celebrara en París, en la sede de la UNESCO, del 16 al 20 de octubre de 2006, tal como estaba previsto. Además, el Gobierno de Kenya se había ofrecido amablemente a acoger la próxima conferencia diplomática sobre remoción de restos de naufragio, cuya celebración estaba prevista, provisionalmente, en la sede del PNUMA, en Nairobi, del 14 al 18 de mayo de 2007, siempre que el Comité hubiera logrado avanzar suficientemente en la preparación del nuevo instrumento convencional.

El Secretario General manifestó la esperanza de que los delegados estuvieran dispuestos a hacer frente, con espíritu resuelto y de buen grado, a todos los inconvenientes y trastornos que se producirían en el funcionamiento normal a resultas del acondicionamiento. La Organización se esforzaría por facilitar a los delegados un servicio de la calidad a la que estaban acostumbrados. No obstante, se agradecería enormemente su colaboración, por ejemplo, aviniéndose a limitar sus documentos al menor número de páginas posibles y a aceptar de los grupos de trabajo, los grupos de trabajo por correspondencia y los subcomités informes más breves de lo habitual.

Para concluir, el Secretario General hizo referencia a la naturaleza compleja y delicada de algunos de los puntos que el Comité había sido invitado a abordar y recalcó su confianza en que, con buena voluntad, cooperación y dedicación, y bajo la capaz tutela del Sr. Chai, el presente sería otro periodo de sesiones provechoso y fructífero.

6 Numerosas delegaciones felicitaron al Sr. Lee-Sik Chai, el nuevo Presidente del Comité, y le desearon lo mejor en su nuevo cargo.

7 La delegación de Egipto dio las gracias al Secretario General por las prontas medidas adoptadas por la OMI después de que se le pidiera asistencia en la investigación del siniestro del transbordador **al-Salam Boccaccio 98** en el mar Rojo, el 3 de febrero de 2006. La delegación dio las gracias también a otros Estados que habían ofrecido ayuda para mitigar las consecuencias de la tragedia.

8 El Comité manifestó su más sincero pésame a la delegación de Egipto por el ataque terrorista perpetrado en el centro turístico de Dahab, en el mar Rojo, el 24 de abril de 2006, y a los familiares y amigos de todos aquellos que habían perdido la vida o habían resultado lesionados en el ataque.

ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

9 Una delegación se refirió al punto 6 del orden del día propuesto -Lugares de refugio- y manifestó dudas con respecto a si debería incluirse en el orden del día, a la luz de los resultados

conclusivos del debate sobre la cuestión en el anterior periodo de sesiones del Comité. Otra delegación apoyó esta opinión. No obstante, el Comité decidió adoptar sin modificaciones el orden del día provisional (adjunto como anexo 1).

10 Seguidamente figura un resumen de las deliberaciones del Comité con respecto a los diversos puntos del orden del día.

B INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES

11 El Comité tomó nota del informe del Secretario General en el que se indicaba que los poderes de las delegaciones asistentes al periodo de sesiones estaban en regla.

C PROYECTO DE CONVENIO DE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO (punto 3 del orden del día)

12 El Comité prosiguió el examen de este punto del orden del día.

13 La delegación de los Países Bajos, en calidad de coordinadora de las consultas mantenidas en el lapso interperiodos, presentó el documento LEG 91/3. Para ello, resumió la labor realizada desde el 90º periodo de sesiones del Comité, celebrado en abril de 2005. A continuación hizo referencia a las características principales del documento que había presentado. En el anexo 1 figuraba el texto aprobado por el Comité (con las enmiendas introducidas en el último periodo de sesiones marcadas en cursivas), así como texto en negritas que recogía las nuevas propuestas elaboradas en el lapso interperiodos. Las notas explicativas sobre las enmiendas del anexo 1 figuraban en el anexo 2. El anexo 3 contenía las propuestas que no se habían incorporado en los textos revisados, junto con las observaciones formuladas por los Países Bajos en las que se explicaba la decisión de no incluir dichas propuestas. El anexo 4 contenía un diagrama de flujos en el que se describía la secuencia de eventos abarcados por el proyecto de tratado.

14 La delegación coordinadora dio las gracias a las delegaciones que habían participado en la labor interperiodos y manifestó su deseo de que los debates sobre las cuestiones de fondo concluyeran en el periodo de sesiones actual. Asimismo, la delegación coordinadora manifestó su agradecimiento al Gobierno de Kenya por su ofrecimiento de acoger la conferencia diplomática de 2007 en Nairobi. A su vez, numerosas delegaciones elogiaron la labor que la delegación coordinadora había llevado a cabo al elaborar el proyecto de convenio.

15 El Comité decidió emprender una lectura artículo por artículo del proyecto de convenio, centrándose solamente en las nuevas propuestas impresas en negritas en los proyectos de artículo, y observó que las cuestiones que fueran exclusivamente de redacción se abordarían en una etapa posterior.

Proyecto de artículo 1 - Definiciones

16 El Comité examinó las definiciones recogidas en el proyecto de artículo 1.

"Buque de guerra" (párrafo 12)

17 En particular, el Comité examinó la definición de "buque de guerra" del párrafo 12, propuesta como resultado de las consultas mantenidas en el lapso interperiodos. El Comité

observó que la definición seguía la recogida en el artículo 29 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR).

18 Algunas delegaciones señalaron que la definición era necesaria puesto que permitiría disponer de una explicación clara del tipo de buques que deberían quedar excluidos del ámbito de aplicación del proyecto de convenio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4. Dichas delegaciones manifestaron también la opinión de que la definición debería basarse en la del artículo 29 de la CONVEMAR. Asimismo, se propuso que se incluyera texto adicional con objeto de especificar que los buques de guerra cuya propiedad no correspondiera a un Estado pero sí su explotación, por ejemplo los buques arrendados, también estarían excluidos del ámbito de aplicación del convenio.

19 No obstante, la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra estimaron que la definición no era necesaria, dado que ya figuraba en la CONVEMAR y estaba ampliamente aceptada como referencia a los efectos de abordar la cuestión de la exclusión de los buques de guerra del ámbito de aplicación de otros tratados. En ese sentido se observó que, si bien varios otros tratados de la OMI contenían exenciones aplicables a los buques de guerra, ninguno de ellos presentaba una definición como la que se proponía en relación con el proyecto de convenio.

20 El Comité decidió no incluir una definición de "buque de guerra". Asimismo, el Comité convino en que, a los efectos del proyecto de convenio, el significado de la expresión "buque de guerra" sería el definido en el artículo 29 de CONVEMAR.

"El Estado afectado" (párrafo 10)

21 Se presentó una propuesta para que se incluyera una referencia a un Estado afectado "principalmente", habida cuenta de que los restos de un naufragio podían afectar a más de un Estado. El Comité no se mostró conforme con dicha propuesta debido a que la definición, para ser exacta, debería ceñirse exclusivamente a indicar la ubicación de los restos del naufragio.

22 El Comité tomó nota de la inquietud manifestada por algunas delegaciones por el hecho de que se hacía referencia a los Estados de varias formas diferentes, a saber, "Estado afectado", "Estado ribereño", lo cual podría provocar confusión.

"Propietario inscrito" y "Armador de un buque"

23 El Comité tomó nota de la inquietud de una delegación con respecto a las posibles discrepancias en materia de redacción en la definición de "propietario inscrito", en la que se incluía una referencia a buques que podrían no estar sujetos a matriculación, y en la definición de "armador de un buque", en la que se incluía una referencia al "propietario del buque".

24 Una delegación anunció su intención de presentar una propuesta en relación con el párrafo 1 del artículo 1 en el 92º periodo de sesiones del Comité, en octubre de 2006.

25 A reserva de lo anterior, el Comité confirmó su aprobación del artículo 1.

Proyectos de artículos 2 a 7

26 La delegación coordinadora observó que dichos proyectos de artículos se habían aprobado en el 90º periodo de sesiones del Comité. El Comité confirmó su aprobación de los artículos.

Proyecto de artículo 8

27 La delegación coordinadora observó que dicho proyecto de artículos se había aprobado en el 90° periodo de sesiones del Comité. Como resultado de los debates mantenidos en el lapso interperiodos, en la versión en inglés se había sustituido la expresión "*obtaining knowledge*" por "*becoming aware*" (la enmienda no afectaba al texto en español). El Comité confirmó su aprobación del artículo con el cambio en la redacción en la versión en inglés.

Proyecto de artículo 9

28 La delegación coordinadora observó que dicho proyecto de artículo se había aprobado en el 90° periodo de sesiones del Comité. Como resultado de los debates mantenidos en el lapso interperiodos, en la versión en inglés se habían sustituido las palabras "*the wreck marking*" por "*the marking of the wreck*" (la enmienda no afectaba al texto en español). El Comité confirmó su aprobación del artículo con el cambio en la redacción en la versión en inglés.

Proyecto de artículo 10

Párrafo 1

29 El Comité observó que el párrafo 1 b) figura en negritas por error y que los últimos cuatro párrafos tendrían que volver a numerarse.

Párrafo 3

30 Una delegación opinó que la frase "otra parte interesada", utilizada en el párrafo 3, resultaba confusa y propuso que se aclarase o suprimiese. La delegación coordinadora explicó que con la expresión se pretendía englobar a otras partes, tales como los aseguradores. Dicha explicación recibió el apoyo de otras delegaciones, que observaron que la redacción se hacía eco del hecho de que más de una parte podría tener un interés financiero en el buque y podría facilitar pruebas de la garantía financiera a la autoridad competente. Teniendo en cuenta dicha explicación, el Comité convino en mantener la expresión.

Nuevo párrafo 11

31 Una delegación recordó una propuesta que había presentado al Grupo de trabajo interperiodos (en el documento LEG 91/3, anexo 3, página 8) para que se añadiera un nuevo párrafo 11 que rezara como sigue: "La información a la que se hace referencia en este artículo la facilitará el Estado afectado al propietario inscrito, tal como se indica en los informes a los que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 6". Esta delegación explicó que la enmienda aclararía que la obligación del Estado afectado de informar al propietario inscrito (en virtud del proyecto de artículo 10, párrafo 1 a)) estaba relacionada y era coherente con la obligación de todos los Estados Parte (en virtud del proyecto de artículo 6) de exigir a los capitanes y a los armadores de los buques que notifiquen la identidad y el domicilio social principal del propietario inscrito del buque.

32 La delegación observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) propuso que la redacción de la propuesta de nuevo párrafo, en caso de que la aprobara el Comité, mejoraría si se sustituyeran las palabras "tal como se indica en" por las palabras "tal como se señala en". Varias delegaciones apoyaron tal propuesta.

33 La delegación coordinadora señaló que la propuesta de nuevo párrafo sería innecesaria habida cuenta del texto del proyecto de artículo 10, párrafo 1 a), en el que se exige que el Estado afectado informe al propietario inscrito de que los restos de naufragio constituyen un riesgo. Dicha opinión recibió el apoyo de varias delegaciones.

34 Se manifestó la opinión de que no era conveniente que un convenio impusiera una obligación a un Estado Parte en relación con empresas privadas. Un convenio solamente debería imponer obligaciones entre los Estados Parte.

35 Si bien se acordó que quizá la propuesta de nuevo párrafo no fuera necesaria, se señaló que contribuiría a aclarar el texto actual. Además, se observó que en la propuesta no se exigía a otra parte que tomara un seguro, sino solamente que presentara pruebas de la garantía financiera. Se señaló también que el nuevo párrafo sería lógico, dado que el proyecto de artículo 6 impondría sobre el armador del buque la responsabilidad de facilitar información al Estado afectado sobre el propietario inscrito y, en virtud del párrafo propuesto en el proyecto de artículo 10, el Estado afectado informaría al propietario inscrito de sus obligaciones.

36 En respuesta a una pregunta sobre la posibilidad de que se impidiera a un Estado afectado recuperar los costes por la remoción de los restos de un naufragio en caso de que no cumpliera la obligación propuesta de notificar al propietario inscrito, la delegación que presentó la propuesta observó que ésta sería un condición suspensiva pero que tal condición estaba vinculada a la obligación estipulada en el proyecto de artículo 6 de que los capitanes y los armadores de los buques facilitaran información sobre el propietario inscrito. Otra delegación observó que, si no se informaba debidamente al Estado afectado de la identidad del propietario inscrito en virtud del proyecto de artículo 6, su capacidad para recuperar los costes de la remoción se vería limitada.

37 El Comité convino en incluir la propuesta de nuevo párrafo 11, a reserva de que se sustituyeran las palabras "tal como se indica en" por las palabras "tal como se señala en".

38 El Comité confirmó su aprobación del artículo, a reserva de que se corrija la numeración de los últimos 4 párrafos (7 a 10) y se añada el nuevo párrafo 11, enmendado.

Proyecto de artículo 11

39 La delegación coordinadora recordó que el Comité había aprobado en su 90º periodo de sesiones los párrafos 1 y 3, y observó que el párrafo 2 se había revisado, como consecuencia de los debates mantenidos en el lapso interperiodos, a fin de recoger el artículo 6 del Convenio sobre el Combustible de los Buques.

40 Por lo que respecta al párrafo 1, se recordó que el problema de la responsabilidad en caso de actos de terrorismo todavía estaba por resolver respecto de todos los regímenes de responsabilidad e indemnización, y que se estaba trabajando para hallar una solución al problema en el contexto del Convenio de Atenas. Se hacía referencia a este problema en la página 9 del anexo 3 del documento LEG 91/3.

41 Si bien se manifestó la opinión de que se necesitaba una solución común para todos los regímenes de responsabilidad e indemnización, la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra observaron que la solución que pudiera adoptarse para el Convenio de Atenas no sería necesariamente apropiada en el contexto de la remoción de los restos de un naufragio. Entre las diferencias observadas al respecto se encontraban la capacidad del mercado para suscribir

seguros y el ámbito de aplicación limitado del proyecto de convenio para la remoción de restos de naufragio que, en comparación con el Convenio de Atenas, se centraba solamente en los gastos de la remoción de los restos de un naufragio.

42 La delegación observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de P e I (Clubes P e I) convino en que había una diferencia importante entre el Convenio de Atenas y el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio y que quizá no fuera adecuado encontrar una solución común con respecto al terrorismo. No obstante, tal delegación observadora opinó también que el problema del terrorismo tenía que resolverse por lo que respecta al proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio, aunque no se encontrara una solución para el Convenio de Atenas, dado que la cobertura actual por los costes de la remoción de los restos de un naufragio no se extendía a los actos de terrorismo.

43 El Comité pidió a la delegación coordinadora que examinara de nuevo la cuestión durante el lapso interperiodos con objeto de presentar propuestas para que el Comité las examine en su próximo periodo de sesiones. A reserva de dicha cuestión pendiente, el Comité aprobó el párrafo 2 y confirmó su aprobación del artículo.

Proyecto de artículo 12

44 La delegación coordinadora recordó que el Comité, en su 90º periodo de sesiones, había aprobado, en principio, el texto del proyecto de artículo 12, a reserva de alcanzar un acuerdo sobre un texto adecuado para el párrafo introductorio del artículo.

45 Algunas delegaciones manifestaron la opinión de que la expresión "infringiría" era confusa y convendría cambiarla. Al respecto, se hizo referencia a la expresión "si se determina, en la medida que se determine, o quede explícitamente excluida" propuesta por el CMI en el 90º periodo de sesiones del Comité Jurídico.

46 Se recordó también que la expresión "infringiría" se había acordado en el periodo de sesiones anterior y que no se trataba solamente de evitar la posibilidad de una doble indemnización, sino también de que cabía la posibilidad de que otros tratados no establecieran responsabilidad.

47 La delegación observadora el CMI propuso sustituir la expresión "la responsabilidad por dichos costes infringiría:" del texto introductorio del párrafo 1 del proyecto de artículo 12 por la expresión "dichos costes son recuperables en virtud de:". Dicha propuesta recibió el apoyo de varias delegaciones.

48 Otras delegaciones preferían la redacción actual puesto que ya la había aprobado el Comité y porque, independientemente de la posibilidad de recuperar los costes, en caso de que se aplicara más de un convenio, habría "conflicto". Otras delegaciones, no obstante, señalaron que preferían una redacción que siga los precedentes del Convenio SNP y del Convenio de Responsabilidad Civil.

49 El Comité decidió mantener sin cambio alguno el texto de las líneas introductorias del párrafo 1 del proyecto de artículo 12. Se invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas alternativas en el 92º periodo de sesiones del Comité.

Proyecto de artículo 13

Párrafo 1

50 Con respecto al proyecto de artículo 13, la delegación coordinadora explicó que la expresión "**al menos**", en el párrafo 1, se había incluido en el 89º periodo de sesiones del Comité con objeto de reflejar la práctica actual en algunos Estados de establecer límites de responsabilidad superiores a los del Convenio de Limitación de la Responsabilidad, garantizados por la cobertura financiera de un seguro. En ese sentido, la inclusión de la expresión "al menos" constituía simplemente una cuestión de redacción y permitiría que esta práctica estuviese en consonancia con las obligaciones en cuanto al seguro obligatorio establecidas en el proyecto de convenio. Asimismo, sería conveniente para los Estados que hubieran formulado una reserva en el marco del Convenio de Limitación de la Responsabilidad por lo que respecta a unos límites superiores y que quisieran aplicar estos límites también en relación con las disposiciones sobre garantías financieras. La delegación coordinadora recordó, además, que en el mismo periodo de sesiones una delegación había propuesto sustituir la antedicha expresión por la de "que sea equivalente". El Comité no había llegado a ningún acuerdo a este respecto, y la cuestión se había vuelto a estudiar en el lapso interperiodos.

Corchetes en el párrafo 1

51 El Comité acordó que en su periodo de sesiones de octubre examinaría las posibles cifras que se incluirían entre los corchetes del párrafo 1 con respecto a la eslora de los buques que deberán estar obligatoriamente asegurados. El Comité pidió a la Secretaría que le facilitase a la delegación coordinadora ejemplos de otros convenios de la OMI que le podrían ser útiles en las consultas interperiodos.

52 Una delegación observó, a este respecto, que la Secretaría también debería prestar asesoramiento acerca de qué convenios de la OMI contenían parámetros métricos por oposición a los que contenían parámetros de arqueo.

53 A este respecto, el Comité tomó nota de la declaración de una delegación en el sentido de que la eslora de los buques y la posibilidad de extender la aplicación del tratado a las aguas territoriales eran conceptos enlazados entre sí, lo que podría crear dificultades a varios Estados. Dependiendo de la eslora de los buques, estos Estados podrían preferir limitar la aplicación a la zona económica exclusiva.

54 La delegación coordinadora señaló que si la expresión "al menos" se suprimiese, no sería posible beneficiarse de la cobertura más alta que ofrecen los Clubes P e I y se traduciría en una discrepancia con respecto al artículo 7.1 del Convenio sobre el Combustible de los Buques. Una delegación apoyó esta opinión y manifestó que el convenio no debería restringir la capacidad de los Estados de imponer límites más altos.

55 Algunas delegaciones opinaron que la expresión "al menos" debería suprimirse a fin de asegurar la certidumbre jurídica. También se señaló que, de mantenerse esta expresión, se permitiría que el seguro se fijase por encima del límite máximo prescrito en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad, por ejemplo, en el caso de que se hiciera uso de una reserva al respecto para imponer límites más altos.

56 El Comité decidió eliminar la expresión "**al menos**". Se invitó a la Secretaría a que, en consulta con las delegaciones interesadas, presentara en el 92º periodo de sesiones del Comité una frase alternativa, por ejemplo, "equivalente a" o "no superior a".

Párrafo 2

57 La delegación coordinadora explicó que la primera parte de la oración se había suprimido como consecuencia de haber suprimido los párrafos 2 y 3 del artículo 3. Una delegación propuso sustituir en este párrafo las palabras "a las aguas bajo su jurisdicción" por "a sus aguas interiores y mares territoriales".

58 Una delegación observó que el párrafo 2, enmendado, permitiría a los Estados Parte aplicar el artículo 13 en sus aguas territoriales, aunque preferiría que la disposición opcional se aplicase no solamente al artículo 13, sino también a los demás artículos del convenio. Varias delegaciones apoyaron esta opinión. Una delegación sugirió que el Convenio en su conjunto debería aplicarse también en el mar territorial, si bien con una disposición explícita a los efectos de que la jurisdicción del Estado ribereño en el mar territorial no quede restringida por esta razón. Algunas delegaciones apoyaron esta opinión. Algunas otras delegaciones se refirieron a los problemas que podría acarrear esta propuesta ya que supondría tener que replantear la totalidad del esquema del proyecto de convenio.

59 El Comité decidió mantener el texto sin cambio alguno. Se invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas alternativas al Comité en su 92º periodo de sesiones.

Párrafo 3

60 La delegación coordinadora explicó que, con posterioridad a las deliberaciones del Comité en su 90º periodo de sesiones sobre la eliminación de la expresión "o refrendará", en la segunda oración del párrafo 3, y tras volver a examinar esta cuestión en el lapso interperiodos, se había decidido mantener dicha expresión, en consonancia con precedentes de otros convenios de la OMI sobre responsabilidad e indemnización. En su opinión, esta expresión debía mantenerse a fin de que el proyecto de convenio fuese coherente con otros convenios de la OMI sobre responsabilidad e indemnización.

61 El Comité acordó mantener la expresión "o refrendará".

Párrafos 4 - 10

62 El Comité confirmó que aprobaba estos párrafos.

Párrafo 11

63 La delegación coordinadora explicó que la inclusión de la frase propuesta "de la responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable" y la eliminación de la frase "contemplada en el artículo 11, párrafo 2" constituían enmiendas derivadas del hecho de que el párrafo 2 del artículo 11 ya no establecía ningún derecho del propietario inscrito a limitar su responsabilidad, sino que simplemente hacía referencia a los regímenes de limitación nacionales o internacionales aplicables.

64 Una delegación cuestionó la razón de sustituir la frase "contemplada en el artículo 11, párrafo 2" por "de la responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional

aplicable". La delegación coordinadora explicó que el texto se había revisado con el objeto de reflejar el hecho de que el párrafo del artículo 11 ya no establece ningún derecho del propietario inscrito a limitar su responsabilidad, sino que simplemente hace referencia a los regímenes de limitación nacional o internacionales aplicables, tales como el Convenio de Responsabilidad Civil, el Convenio SNP y el Convenio sobre el Combustible de los Buques.

65 El Comité confirmó que aprobaba este párrafo, suprimiéndose la frase "contemplada en el artículo 11, párrafo 2" e incluyéndose la frase "de la responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable".

Párrafos 12 - 15

66 El Comité confirmó que aprobaba estos párrafos.

Proyecto de artículo 14

67 El Comité confirmó que aprobaba este artículo.

Proyecto de artículo 15

68 El Comité confirmó que aprobaba este artículo.

Proyecto de artículo 16

69 Una delegación propuso que se enmendara el artículo 16 a fin de incluir un párrafo adicional en el que figurase una referencia a los procedimientos obligatorios para la solución de controversias, tal como se recogen en la sección 2 de la Parte XV de la CONVEMAR. En opinión de esta delegación, esta referencia estaría particularmente justificada en los casos en que los procedimientos "voluntarios" fallasen debido a la falta de respuesta a las solicitudes formuladas por los Estados ribereños para la adopción de medidas conducentes a la remoción de los restos de naufragio. La delegación observó que varios acuerdos multilaterales, incluido el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, contenían dicha referencia. En esos casos, los procedimientos de solución de controversias de la Parte XV podrían aplicarse independientemente de si las Partes en estos acuerdos fuesen Partes o no en la CONVEMAR, sin afectar su postura general a este respecto.

70 Algunas delegaciones apoyaron estas opiniones y mostraron su conformidad con volver a incluir la referencia a la solución de controversias, tal como figura en la sección 2 de la Parte XV de la CONVEMAR, en tanto que se presentara por escrito la pertinente propuesta. A este respecto, se opinó que era necesario incluir una cláusula sobre la jurisdicción obligatoria de los órganos judiciales a fin de garantizar la solución de las controversias.

71 No obstante, otras delegaciones se mostraron a favor de mantener el texto actual por las razones siguientes:

- en esta fase no se había presentado una propuesta por escrito;
- el Comité había aprobado el texto de este artículo en su 90º periodo de sesiones;
- el Comité ya había examinado y descartado la propuesta. En esta fase avanzada no era apropiado reanudar las deliberaciones con objeto de volver a examinar decisiones ya adoptadas por el Comité;
- la reinclusión de la referencia a la Parte XV constituiría un obstáculo para los Estados que no fueran Parte en la CONVEMAR;
- varias delegaciones de Estados Parte en la CONVEMAR han formulado reservas sobre las disposiciones relativas a la solución de controversias de la Parte XV. Es de suponer que la reinclusión de la referencia a la Parte XV en el proyecto de convenio se traduciría en que se formularan reservas similares con respecto al proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio, con lo cual se diluiría el efecto obligatorio que tiene por objeto la propuesta que se examina; y
- no era necesaria una disposición nueva, dado que el texto actual ya contiene una referencia al "arreglo judicial" como modo de solucionar las controversias, que incluye, claramente, la posibilidad que tienen los Estados de someter las controversias tanto a la Corte Internacional de Justicia como al Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

72 El representante de la delegación observadora del CMI observó que la CONVEMAR era un tratado de derecho público y, por consiguiente, el mecanismo para la solución de controversias regulado en su Parte XV era aplicable a las controversias entre Estados. Por el contrario, el futuro convenio sobre remoción de restos de naufragio era un convenio de derecho privado que tenía por objeto permitir que los Estados ribereños fueran indemnizados por personas privadas por los gastos en que aquéllos hubieran incurrido en relación con la remoción de restos de naufragio. Por tanto, las demandas judiciales presentadas a este respecto serían consideradas por los tribunales nacionales, y no por los órganos internacionales a los que se hace referencia en la Parte XV de la CONVEMAR. Por esta razón, la incorporación de una referencia a la Parte XV no surtía ningún efecto práctico.

73 La delegación que había presentado la propuesta respondió que la expresión "arreglo judicial" simplemente constituía una declaración de intención general, sin consecuencias políticas ni jurídicas; y que más bien mediante el párrafo adicional se garantizaba la seguridad jurídica dado que se haría obligatoria la solución de controversias, en vez de que queden sujetas a arreglos voluntarios.

74 El Comité decidió conservar el texto actual e invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas a por escrito en su 92º periodo de sesiones.

Proyecto de artículo 17

75 Al presentar este artículo, la delegación coordinadora señaló que el texto estaba basado en el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, si bien la cláusula preambular que se había

incluido en los Protocolos SUA recientemente adoptados también podía utilizarse para el artículo 17. El texto propuesto, basado en el preámbulo del Protocolo SUA, se incluía en la página 13 del anexo 3 del documento LEG 91/3, a saber:

"Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de un Estado en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, y el derecho internacional consuetudinario del mar."

76 Una delegación propuso cambiar la conjunción "o" por "y", de modo que la referencia a la CONVEMAR y al derecho internacional consuetudinario fuese idéntica a la utilizada en los Protocolos SUA.

77 Algunas delegaciones observaron que, dado que no eran Partes en la CONVEMAR, les sería difícil dar su visto bueno al artículo, a menos que también incluyera una referencia al derecho internacional consuetudinario. Por consiguiente, preferían la formulación de los Protocolos SUA.

78 También se indicó que podría ser apropiado hacer referencia en este artículo, no sólo a la CONVEMAR, sino también a algunos otros convenios.

79 Se opinó que el artículo era demasiado restrictivo, dado que se refería a la CONVEMAR solamente en tanto que reflejaba el derecho internacional consuetudinario. Algunas delegaciones cuestionaron la necesidad de mantener este artículo.

80 Una delegación observó que la CONVEMAR no era un documento de rango constitucional, sino sólo un tratado, y, por tanto, el proyecto de convenio no debería tratar de vincular a generaciones futuras con lo que es apropiado hoy pero puede no serlo en el futuro. No obstante, algunas otras delegaciones rechazaron esta opinión y observaron que, en general, se consideraba que la CONVEMAR constituía el marco jurídico para los mares y los océanos y que no podía ignorarse.

81 La mayoría de las delegaciones estimó que el proyecto de artículo debía mantenerse a fin de evitar posibles conflictos con otros convenios. También acordaron que sería preferible mantener la referencia a la CONVEMAR e insertar una referencia al derecho internacional consuetudinario. A este respecto, aceptaron, en principio, el nuevo texto que figura en el anexo 3 del documento LEG 91/3.

Propuesta de nuevo párrafo 2

82 La delegación de los Estados Unidos presentó el documento LEG 91/3/1, en el cual se proponía añadir un nuevo párrafo 2 al artículo 17 a fin de dejar claro que el proyecto de convenio no confiere legalmente ninguna autoridad a los Estados ribereños con respecto a los restos de naufragio de Estados que no sean Parte ni afecta de ningún otro modo los derechos y obligaciones de los Estados que no sean Parte (incluidos los derechos de navegación y la jurisdicción sobre los Estados de abanderamiento) más allá de lo dispuesto en el derecho internacional consuetudinario recogido en la CONVEMAR. La delegación también señaló que era apropiado que esto apareciese recogido en el texto del convenio, en lugar de en el preámbulo.

83 Algunas delegaciones estimaron que las disposiciones del párrafo 1 del artículo 2 y del párrafo 10 del artículo 10 del proyecto de convenio ya establecían las salvaguardias necesarias

para los Estados de abanderamiento. Estas salvaguardias estaban recogidas en el texto del convenio, el cual se regía por el principio general del derecho internacional de que un convenio solamente es de aplicación a los Estados Partes en el mismo. Además se indicó que la inclusión de una disposición de esta naturaleza podría incluso menoscabar este principio general.

84 También se opinó que era inapropiado que un convenio regulase los derechos de los Estados que no fuesen Partes en el mismo.

85 La mayoría de delegaciones que intervinieron expresaron su apoyo, en principio, a la inclusión del nuevo párrafo, pero observaron que, antes de adoptar una decisión definitiva al respecto, necesitarían ver el texto escrito.

86 Además, se señaló que era necesario introducir las enmiendas oportunas, en particular, de la frase "jurisdicción exclusiva", dado que ésta no estaría en consonancia con el marco jurídico establecido en la CONVEMAR, en virtud de la cual el Estado de abanderamiento no ejerce jurisdicción exclusiva en la ZEE.

87 Otras delegaciones cuestionaron la inclusión de esta disposición en el artículo 17, puesto que este artículo trataba de la relación del proyecto de convenio con otros convenios, y no de los derechos de los Estados que no fueran Partes en el mismo; en caso de mantenerse la disposición en este artículo, sería necesario revisar su título.

88 Tras estas deliberaciones, la delegación de los Estados Unidos presentó un texto revisado, para su examen por el Comité, que figura en el documento LEG 91/WP.5. El texto propuesto es el siguiente:

"1 A excepción de lo que aquí se establece, nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de los Estados Parte en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, y del derecho internacional consuetudinario del mar.

2 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de los Estados que no sean Parte en este Convenio, en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, y del derecho internacional consuetudinario del mar."

89 La delegación señaló que algunos de los artículos del proyecto de convenio, por ejemplo, el párrafo 13 del artículo 13, sugieren que el convenio podría aplicarse a los Estados que no sean Parte en el mismo. Además, la delegación opinó que el proyecto de convenio no debería dar lugar a una interpretación de la jurisdicción de los Estados de abanderamiento y ribereños distinta de la establecida en la CONVEMAR y en el derecho internacional consuetudinario. Por estas razones, la delegación señaló que era necesario insertar un segundo párrafo para aclarar que el proyecto de convenio no se aplicaría a los Estados que no sean Parte en el mismo.

90 La delegación señaló que la frase "A excepción de lo que aquí se establece" se había incluido en el párrafo 1 para clarificar que el proyecto de convenio cambia los derechos y las obligaciones de las Partes con respecto a los restos de naufragio a los que es de aplicación, si bien el proyecto de convenio no tiene como propósito modificar los derechos y obligaciones en virtud de la CONVEMAR y del derecho internacional consuetudinario del mar en ningún otro respecto.

91 La delegación también indicó que el texto propuesto en el anexo 3 del documento LEG 91/3 no era exactamente el mismo que el que figura en el Protocolo SUA.

92 Una delegación observó que la frase "a excepción de lo que aquí se establece" justificaba la inclusión del segundo párrafo. No obstante, esta formulación sólo sería aceptable si se tuviera la intención de enmendar la CONVEMAR, que no era el caso. Por consiguiente, esta delegación estimó que los dos párrafos debían refundirse, suprimiendo la frase "a excepción de lo que aquí se establece" y añadiendo la frase "o de los Estados que no sean Parte" después del término "Parte". Una delegación propuso eliminar el artículo 17.

93 Una delegación propuso no incluir el párrafo 17.

94 Varias delegaciones se opusieron a incluir el párrafo 2 por las razones siguientes:

- el párrafo segundo no era necesario, puesto que era una regla establecida del derecho internacional que los Estados no estén vinculados por las disposiciones de un tratado en el que no sean Parte;
- no se justificaba incluir un párrafo sobre los derechos de los Estados que no son Parte; y
- nada de lo dispuesto en el proyecto de convenio contraviene los derechos y obligaciones de los Estados de abanderamiento establecidos en virtud del derecho internacional consuetudinario y de la CONVEMAR.

95 Con respecto al nuevo texto propuesto para el párrafo 1, se observó que la frase "a excepción de lo que aquí se establece" era confusa.

96 La mayoría de las delegaciones que intervinieron se reservaron su postura sobre la inclusión del párrafo 1, observando que se sometería a examen en sus países respectivos y volvería a debatirse en el próximo periodo de sesiones del Comité. Por consiguiente, el Comité decidió mantener esta propuesta en el texto, como una nota a pie de página, para examinarla en su próximo periodo de sesiones.

97 Una delegación observó que la traducción al francés del documento LEG 91/WP.5 no reflejaba el hecho de que se había acordado sustituir la conjunción "y" por la conjunción "o" en ambos párrafos. Por tanto, esta delegación pidió que la versión francesa del documento se corrigiese.

Proyectos de artículos 18 a 22

98 El Comité tomó nota de que los proyectos de artículos 18 a 22 no contenían ninguna propuesta de enmienda.

99 Con respecto al primer párrafo del proyecto de artículo 22, una delegación observó que el texto final del proyecto de convenio constaba en un documento original único en los seis idiomas, incluido el árabe, si bien el proyecto de texto no se había traducido todavía al árabe, y pidió que todos los documentos de trabajo se proporcionaran en árabe.

100 En respuesta a dicha solicitud, la Secretaría explicó que los idiomas de trabajo del Comité (y de la conferencia diplomática) eran el español, el francés y el inglés, y que todos los

documentos se traducían a esos idiomas. Dado que los idiomas oficiales de la Organización también incluyen el árabe, el chino y el ruso, se prestaba el servicio de interpretación simultánea para esos idiomas. Una vez adoptado, el texto del convenio se traduciría al árabe, al chino y al ruso, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio. Debido a las repercusiones económicas implícitas, toda propuesta de cambio de esta práctica debería presentarse al Consejo.

101 El Comité concluyó su examen, artículo por artículo, del proyecto de convenio.

Preámbulo y requisitos para la entrada en vigor

102 El Comité tomó nota de que la Secretaría había preparado dos documentos de trabajo para su utilización en el futuro, uno contenía un proyecto de preámbulo (LEG 91/WP.1) y el otro trataba sobre los requisitos para la entrada en vigor de los convenios "jurídicos" de la OMI (LEG 91/WP.2). Se acordó que la delegación coordinadora examinara el proyecto de preámbulo y presentara propuestas sobre las cifras que habrían de incluirse en los requisitos para la entrada en vigor, en consulta con las delegaciones interesadas y la Secretaría.

Conferencia diplomática de Kenya

103 La Secretaría recordó al Comité que debido a su acondicionamiento, el edificio de la sede de la OMI estaría cerrado aproximadamente 12 meses, desde final de julio de este año. Se recordó que el Comité había estado trabajando en el entendimiento de que habría una conferencia diplomática, prevista del 14 al 18 de mayo de 2007 en Nairobi (Kenya), y a este respecto se agradeció al Gobierno de Kenya su generoso ofrecimiento para acoger esta conferencia diplomática. Se observó que todo debía organizarse con la suficiente antelación y, a tal fin, era imperativo que el Comité adoptara ahora una decisión sobre si estaría preparado para celebrar la conferencia diplomática en la primavera de 2007. También era imperativo que el Comité concluyera sus deliberaciones sobre el proyecto de convenio en su 92º periodo de sesiones, en octubre de 2006.

104 El Comité acordó que el texto podría finalizarse en su 92º periodo de sesiones y examinarse, a los fines de su adopción, en una conferencia diplomática en la primavera de 2007. El Presidente instó al Comité a limitar las deliberaciones en su 92º periodo de sesiones a las cuestiones ya planteadas y a presentar propuestas por escrito con bastante antelación a dicho periodo de sesiones.

105 El Comité pidió a la Secretaría que, en consulta con la delegación coordinadora y las delegaciones interesadas, editara y preparase una versión nueva del proyecto de texto para su examen en su 92º periodo de sesiones.

106 El Comité acordó que, a la vista de la inminente conferencia diplomática y del acondicionamiento propuesto de la sede de la OMI, sólo celebraría un periodo de sesiones, en otoño de 2007.

D PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA (punto 4 del orden del día)

i) Informe sobre la marcha de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar

107 Al presentar el documento LEG 91/4, en el cual se incluye el informe correspondiente a la 6ª reunión del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (19 a 21 de septiembre de 2005), la Secretaría recordó que el Grupo de trabajo se había constituido en 1999, con arreglo a las disposiciones del Acuerdo de cooperación entre la OMI y la OIT a fin de garantizar, a través de la implantación de instrumentos internacionales adecuados, los derechos de la gente de mar cuando es abandonada, a menudo en puertos extranjeros alejados de sus países de origen, por los propietarios o armadores de los buques en los cuales han prestado servicio.

108 Hasta el presente, el logro más importante del Grupo de trabajo ha sido la elaboración de dos resoluciones y de las directrices conexas, una sobre provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar, y la otra sobre las responsabilidades de los propietarios de buques respecto de las reclamaciones de carácter contractual por lesiones corporales o muerte de la gente de mar, cuya finalidad es brindar a la gente de mar y a sus familias un nivel de protección del que han carecido hasta el presente, en relación con dos aspectos fundamentales del bienestar de la gente de mar. Ambas resoluciones y las directrices conexas entraron en vigor el 1 de enero de 2002.

109 En su 6ª reunión, el Grupo de trabajo examinó varias cuestiones, entre otras si las directrices abarcaban a los buques pesqueros, la Base de datos conjunta sobre abandono de la gente de mar desarrollada por la OIT, una definición adecuada de "caso resuelto", una propuesta sobre cobertura de seguro para casos de abandono y la necesidad de un instrumento obligatorio.

110 El Grupo de trabajo había decidido que, de conformidad con su mandato revisado y a reserva del acuerdo del Comité jurídico, debería seguir examinando todas las cuestiones relativas a la garantía financiera para la gente de mar y sus dependientes, por lo que respecta a la indemnización en caso de lesiones corporales, muerte o abandono, teniendo en cuenta los instrumentos pertinentes de la OMI y la OIT, incluido el nuevo Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006. También había decidido continuar supervisando la implantación de las directrices adoptadas mediante las dos resoluciones.

111 El Grupo de trabajo decidió además que, si bien era posible que el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 constituyera en cierta medida un avance hacia el logro del objetivo de proporcionar solución a muchas de las cuestiones sometidas al examen del Grupo, éste debería, a reserva de la conformidad del Comité Jurídico, examinar la elaboración de soluciones sostenibles a largo plazo a fin de abordar el problema de la garantía financiera en relación con la indemnización en casos de muerte o lesiones personales y de abandono, y formular las recomendaciones adecuadas para el Comité jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT. Por el momento no se había previsto ninguna reunión del Grupo de trabajo mixto. La Secretaría conjunta consultaría al Presidente del Grupo, Sr. Schlinder (Francia), acerca de una fecha y lugar convenientes.

112 El representante de la OIT informó al Comité de que varias resoluciones adoptadas durante la 94ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo se referían a

cuestiones de interés para ambas organizaciones. En especial, señaló que mediante una de estas resoluciones se alentaba al Grupo de trabajo mixto a que continuara su labor y se recomendaba que ambas organizaciones elaboraran una norma acompañada de directrices, que podrían incluirse en el Convenio sobre el trabajo marítimo o en algún otro instrumento existente.

113 El representante de la OIT señaló que la base de datos sobre el abandono de la gente de mar había estado abierta al público desde el 29 de marzo de 2006 en el sitio de la OIT en la red, en la dirección <http://www.ilo.org/dyn/seafarers/>. Contenía información destacada sobre casos de abandono, con miras a dar seguimiento al problema de modo exhaustivo e informativo. El representante de la OIT hizo un llamamiento a los Gobiernos y organizaciones no gubernamentales para que informen acerca de casos de abandono de gente de mar.

114 Refiriéndose al párrafo 4 del mandato revisado que figura en el anexo 1 del informe, una delegación opinó que este párrafo debería indicar si la solución a largo plazo propuesta debería tener la forma de un instrumento obligatorio así como otros pormenores, tales como si estaría dirigida a los Estados o incluiría obligaciones contractuales, y donde deberían incluirse. Dicha delegación opinó que debería considerarse a fondo una más amplia participación de los Estados en el Grupo de trabajo, por ejemplo, mediante la celebración de reuniones consecutivas con otras reuniones de la OMI. La delegación se cuestionó la conveniencia de que la expresión "y abandono" figurara entre corchetes.

115 La Secretaría señaló que el mandato revisado no incluía la expresión "obligatorio", puesto que esta sería una decisión del Comité jurídico de la OMI y del Consejo de Administración de la OIT. Sin embargo, al examinar esta cuestión el Grupo no llegó a una conclusión definitiva. Sus opiniones también estaban divididas sobre si la cuestión del abandono requería una solución a largo plazo. La Secretaría examinaría la posibilidad de organizar la próxima reunión del Grupo de trabajo de manera consecutiva con un periodo de sesiones del Comité Jurídico, a fin de facilitar la participación de los Estados interesados.

116 Una delegación señaló que el abandono y las lesiones personales, así como la muerte de la gente de mar, eran dos cuestiones íntimamente relacionadas. En tanto que tales, no deberían separarse y convenía tratarlas paralelamente. Por lo tanto, propuso que se suprimieran los corchetes que encierran la expresión "y abandono". Esta propuesta recibió el apoyo de otra delegación.

117 Se decidió suprimir los corchetes alrededor de las palabras "y abandono", que figuran en el párrafo 4 del mandato revisado.

118 El Comité Jurídico tomó nota del informe correspondiente a la 6ª reunión del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, que figura en el documento LEG 91/4.

119 En especial, el Comité:

- autorizó al Grupo de trabajo a continuar dando seguimiento al problema del abandono de miembros de la tripulación/gente de mar, teniendo en cuenta la información pertinente, incluidas las soluciones técnicas disponibles en relación con la garantía financiera;

- autorizó al Grupo de trabajo a elaborar soluciones sostenibles a largo plazo para abordar los problemas de la responsabilidad e indemnización con respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, teniendo presente los resultados de la 94^o reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo); y
- aprobó el mandato revisado, en su forma enmendada.

120 El Comité agradeció al Grupo de trabajo mixto, y en especial a su Presidente, la excelente labor llevada a cabo.

ii) Seguimiento de las resoluciones adoptadas por la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974

a) Protocolo al Convenio de Atenas - elaboración de directrices para implantar la resolución A.988(24)

121 La delegación de Noruega, como coordinadora del Grupo de trabajo por correspondencia, presentó los documentos LEG 91/4/1, LEG 91/4/2 y LEG 91/4/3 señalando, a los efectos de información de referencia, que el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas ha supuesto que se hayan incrementado los límites de responsabilidad por muerte y lesiones de pasajeros y que se haya establecido con carácter obligatorio el seguro si bien no se han incluido excepciones de carácter absoluto para los aseguradores con respecto a riesgos conectados con actos de terrorismo. Esta delegación recordó que el Comité, en su 90^o periodo de sesiones, había recomendado que los Estados podrían ratificar el Protocolo formulando una reserva con respecto a los actos de terrorismo, y que esta recomendación la adoptó la Asamblea de la OMI mediante la resolución A.988(24). La siguiente labor del Comité era elaborar directrices para implantar esta recomendación. Los documentos LEG 91/4/1, LEG 91/4/2 y LEG 91/4/3 tienen como objetivo constituir la base para las deliberaciones sobre las posibles directrices. Asimismo como resultado de consultas officiosas, se había elaborado el documento LEG 91/WP.3 en el que se reseñan los principios que podrían constituir la base para seguir elaborando tales directrices.

122 Esta delegación describió de forma general la estructura del proyecto de directrices, tal como figuran en el anexo del documento LEG 91/4/1. El párrafo 1.1 del proyecto reflejaría la recomendación que figura en la resolución A.988(24) con respecto a la formulación de una reserva de conformidad con la cual se tomarían en consideración las condiciones del mercado. No obstante el amplio margen de maniobra que se le da a los Estados por medio de la formulación de una reserva de este tipo estaría restringida por las directrices, las cuales se podrían revisar tal como fuese necesario a fin de tomar en consideración los cambios en el mercado de seguros. El párrafo 2 del proyecto se refiere a la situación actual del mercado de seguros y se distingue entre seguros ordinarios que no abarcan los riesgos de guerra, disponibles a través de los Clubes P e I y sujetos a excepciones específicas incluida la relativa al terrorismo, y el seguro de los riesgos de guerra el cual no lo ofrecen los Clubes P e I pero que sí abarca los actos de terrorismo, hasta un límite, a reserva de ciertas condiciones, incluido un aviso de cancelación.

123 Con respecto al uso de reservas, en el proyecto de directrices, en el párrafo 1.4, también se incluyen diversas opciones que pueden utilizarse con respecto a una reserva mediante la cual quedaría exento de responsabilidad el propietario del buque, el transportista y el asegurador por los actos de terrorismo, basándose en el principio de que debe contemplarse una protección

contra la responsabilidad por riesgos no asegurables. Uno de estos riesgos sería un acto de terrorismo el cual no se determinase que fue totalmente causado por un tercero debido a que el propietario del buque de alguna manera no adoptó todas las precauciones necesarias para prevenir el ataque.

124 En el documento LEG 91/WP.3 se determinan diversos principios y condiciones que podrían constituir la base para la elaboración de las directrices y para asegurar que el sector de los seguros expedirá los certificados necesarios, incluida la necesidad de resolver la cuestión de la responsabilidad por actos de terrorismo. En el documento de trabajo se sugiere que se les podría asignar cierto grado de responsabilidad a los propietarios de buques y a los aseguradores con respecto a los actos de terrorismo, si las limitaciones se basaran en el Convenio de Responsabilidad Civil 1996. El artículo 19 del Convenio de Atenas constituiría la base para aplicar tal limitación. No obstante, este enfoque exigiría que el Comité abordara la cuestión de la acción directa y la de un asegurador que se valiera de los medios de defensa contemplados en la póliza, como puede ser el caso de la falta de pago de la prima por el propietario del buque. En el documento de trabajo se señala que hay un corredor dispuesto a ofrecer cobertura de seguro que incluiría la acción directa y sin contemplar casi ningún medio de defensa, hasta un límite de 500 millones de dólares de los Estados Unidos (conocido como el "Plan Marsh"). De conformidad con este plan el propietario del buque tendría que contar con dos "tarjetas azules" (esto es, prueba de cobertura por parte de los aseguradores). De esta forma los pasajeros tendrían una protección superior a la que está actualmente disponible.

125 La delegación con carácter de observadora de los Clubes P e I presentó el documento LEG 91/4/4, elaborado conjuntamente con la delegación con carácter de observadora de la Unión Internacional de Seguros de Transportes (IUMI). Esta delegación señaló que necesitaría tiempo para examinar las propuestas presentadas en los documentos LEG 91/4/1, LEG 91/4/2 y LEG 91/4/3 y en el LEG 91/WP.3. Si bien pareciera que había voluntad por parte de la mayoría de las juntas de los clubes en el sentido de facilitar cobertura, su examen de la cuestión todavía no había concluido y en cualquier caso era bastante improbable que concluyera sin que antes se hubiera solucionado satisfactoriamente la cuestión del terrorismo. En el momento actual no se había llegado a un acuerdo al respecto. Asimismo, incluso si se pudiera facilitar cobertura para los buques de pasajeros existentes hasta un máximo de 3 600 pasajeros, no se podía asumir que el sector fuese capaz de facilitar cobertura para los buques de pasaje de mayor tamaño que ahora estaban comenzando a prestar servicio. Los clubes no habían tomado ninguna decisión definitiva todavía.

126 La delegación con carácter observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS) presentó el documento LEG 91/4/5, elaborado conjuntamente con el Concilio Internacional de Líneas de Crucero (CILC). Esta delegación señaló que había acuerdo en que era necesario proteger a los pasajeros en la mayor medida posible, pero que no obstante había dificultades al respecto en la situación actual del mercado de seguros. Un método para facilitar protección era seguir el ejemplo reciente de interpretar los actos terroristas contra las personas como ataques contra la sociedad en general, siendo las indemnizaciones pagaderas con cargo a los fondos públicos.

127 Esta delegación observadora dijo que el Protocolo al Convenio de Atenas imponía la responsabilidad objetiva del propietario del buque en situaciones en las que no sería posible probar que los daños hubieran sido totalmente causados por un tercero y manifestó su preferencia por la opción 4 que figura en el proyecto de directrices, en el párrafo 1.4 del anexo del documento LEG 91/4/1. Esta opción supondría que el transportista quedara completamente exento de responsabilidad, así como de las exigencias en materia de seguro con respecto a

sucesos relacionados con el terrorismo. Por último, esta delegación dijo que la aplicación de restricciones en las coberturas por actos de terrorismo (tales como los avisos de cancelación y límites geográficos) también supondría una protección para el propietario del buque con respecto a la responsabilidad en el caso de que tales restricciones estuvieran en vigor. Era necesario que los Gobiernos aceptasen que era limitada la posibilidad de concertar seguros por actos de terrorismo y que la responsabilidad del propietario del buque no debía exceder del límite asegurable, incluida cualquier restricción.

128 La delegación con carácter de observadora del CILC dijo que era esencial mantener el enlace entre responsabilidad y la posibilidad de aseguramiento. Esta delegación manifestó la opinión de que la introducción de la responsabilidad objetiva junto con el seguro obligatorio, incluyéndose la posibilidad de acción directa, para cubrir las responsabilidades contempladas en el Protocolo al Convenio de Atenas, conllevaba un enlace tal como el antes referido. No ha habido ninguna intención de socavar la viabilidad financiera de los transportistas al incluir la responsabilidad objetiva que pudiera no ser cubierta por un seguro. No sería justo dar lugar a que surgiera una situación de este tipo en casos de terrorismo dirigidos a resarcirse por supuestos agravios de Gobiernos, no contra los transportistas. Esta delegación también dijo que el Comité debería ser cauto con respecto a adoptar una decisión definitiva que se basara en las propuestas de un corredor en particular, tal como puede ser el plan Marsh. Este plan no solamente conlleva diversas limitaciones sino que se ha de tener en cuenta el hecho de que ningún otro corredor tenía todavía la suficientemente confianza al respecto como para ofrecer cobertura en relación con los actos terroristas.

129 Se opinó que era necesario que el Comité escuchara al sector y se asegurarse de que no se pone a los transportistas en una situación en la que serían responsables por riesgos con respecto a los cuales no hay cobertura de seguro. Cualquier solución que se adoptase también debería garantizar que un gran número de Estados pasarían a ser Partes en el Protocolo al Convenio de Atenas, especialmente los Estados que tengan flotas de buques de pasaje de gran tamaño.

130 Una delegación manifestó su apoyo a la solución de compromiso mediante la que se adaptaría la responsabilidad del transportista de conformidad con el Protocolo al Convenio de Atenas, por lo que respecta a los sucesos de índole terrorista, a la posibilidad de contratar un seguro en el mercado de riesgos de guerra, y mediante la que se permitiría que los Clubes P e I asumieran su función como proveedores de garantías financieras. Esta delegación dijo que era consciente de que la cuestión de los riesgos de terrorismo en el contexto del Protocolo al Convenio de Atenas podía ser considerada por algunos como una cuestión de principios. En cualquier solución de compromiso que se pudiese adoptar se debería tomar en consideración la naturaleza especial del Convenio de Atenas, que tiene como bien protegido a los pasajeros. Los pasajeros merecen una protección especial dado que asumen riesgos personales en su condición de seres humanos. Esto no era el caso en otros convenios sobre responsabilidad y, en opinión de esta delegación, en cualquier solución de compromiso que se alcance se ha de tomar en consideración el contexto específico del Protocolo al Convenio de Atenas, y su ámbito no debería extenderse a otros convenios sobre responsabilidad. En esos casos los riesgos de terrorismo deberían tener el mismo tratamiento que los riesgos de guerra. Varias delegaciones apoyaron esta opinión.

131 Una delegación dio a conocer su satisfacción con las propuestas relativas a una solución de compromiso y manifestó su preferencia por un enfoque que permitiese que el propietario de un buque pudiese ampararse en una limitación de la responsabilidad de conformidad con el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, y que al mismo tiempo no se le eximiera de toda la responsabilidad con respecto a prevenir actos de terroristas.

Esta delegación se refirió a un plan nacional que se había elaborado para fomentar que el sector de los seguros facilitara cobertura de seguro, con respecto a las indemnizaciones, a las víctimas inocentes del terrorismo, hasta una cuantía de mil millones de euros.

132 Una delegación instó al Comité a que examinase con más atención planes constituidos con carácter público, a nivel nacional o supranacional, y a que buscara otros modelos, adicionalmente al plan Marsh, que pudieran utilizarse para encontrar una solución práctica para la cuestión planteada en el marco del Protocolo al Convenio de Atenas.

133 También se opinó que el sector encontraría un método para facilitar cobertura en el caso de que el Protocolo al Convenio de Atenas entrase en vigor siendo de plena aplicación sus disposiciones, siempre que los Gobiernos estuviesen dispuestos a colaborar con el sector a fin de buscar con antelación, si fuese posible, una solución a sus preocupaciones.

134 Si bien se observó que la solución podría conllevar diferentes estratos con diferentes mecanismos para riesgos que sean de guerra y riesgos que no sean de guerra, se opinó que los propietarios de buques preferirían que la totalidad de la cobertura del seguro procediese de una única fuente (Clubes P e I). También se señaló que la búsqueda de una solución para el problema planteado por el Protocolo al Convenio de Atenas constituía un caso único y que por tanto no tendría que constituir un modelo para otros convenios.

135 Algunas delegaciones dijeron que no sería apropiado excluir la responsabilidad por los actos de terrorismo. Con esto no solamente se colocaría a los pasajeros en una posición poco favorable sino que posiblemente los transportistas no querrían denegar a los pasajeros todo tipo de indemnización en el caso que ocurriese uno de estos actos. Esto sería así de forma especial si la excepción fuese absoluta y se extendiera a los casos en los que pudiera haber por parte de los transportistas negligencia o falta concurrente, dado que los transportistas tienen el deber de garantizar la protección de los buques.

136 Algunas delegaciones dijeron que no podían apoyar la utilización de una reserva para eximir de responsabilidad por actos de terrorismo a los propietarios de buques, transportistas y aseguradores más allá de lo que se disponía en el párrafo 1 del artículo 3 del Protocolo al Convenio de Atenas. Se opinó que la inclusión de una reserva de este tipo iría demasiado lejos y no sería coherente con el objeto y propósito del Protocolo. También se observó que no existía una definición comúnmente acordada de terrorismo y que el concepto podría interpretarse de manera diferente en diversas jurisdicciones. También se observó que una reserva que fuera incoherente con las disposiciones sustantivas de Protocolo podría plantear problemas de conflicto de leyes si la idea se plantease en los parlamentos nacionales.

137 Asimismo por lo que respecta a los conflictos de leyes, se planteó la cuestión del efecto de la solución propuesta con respecto al Convenio de Atenas original de 1974.

138 Se expresó apoyo a la utilización de la limitación del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad en virtud del artículo 19 del Protocolo al Convenio de Atenas, siempre que el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 no se aplicase directamente sino solamente se utilizara para determinar la limitación total de conformidad con el Protocolo relativo al Convenio de Atenas. Se explicó que la propuesta que figura en el documento LEG 91/WP.3 dejaría en vigor el límite de 250 000 DEG por pasajero, pero impondría un límite total de responsabilidad por suceso calculado sobre la base del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 (175 000 DEG por el número de pasajeros).

Se estimaba que esto constituía una solución de compromiso que sería preferible a dejar en vigor los límites actuales del Convenio de Atenas 1974.

139 Se observó que la mayoría de los riesgos en el marco del Protocolo al Convenio de Atenas eran riesgos que no son de guerra, sin relación con el terrorismo.

140 La delegación de Noruega, en su condición de coordinadora de Grupo de trabajo por correspondencia, instó al Comité a que en el actual periodo de sesiones conveniese en que era necesario contar con unas directrices basadas en los principios reseñados en el documento LEG 91/WP.3 y a que llegase a un acuerdo acerca de si debía o no haber una exención de la responsabilidad derivada de actos de terrorismo. Esta delegación manifestó la opinión de que el plan Marsh, si bien imperfecto, constituía una opción práctica para poder disponer de la cobertura de seguro exigida con respecto a los riesgos de terrorismo. En cualquier caso si el Comité no encontrase una solución, entonces podría adoptarse, fuera del ámbito de la Organización, una decisión acerca de cómo se debería proceder. Esta delegación dijo que había una presión política creciente a fin de que se encontrase una solución. La constatación de que se necesita una mayor protección para los pasajeros nace a raíz de la tragedia del **Scandinavian Star**, 1990, y se había convertido en urgente la necesidad de que entrase en vigor el Protocolo al Convenio de Atenas. Una opción sería que entrase en vigor el Protocolo sin ninguna reserva con respecto a las exigencias en materia de seguro, mientras que la otra opción sería que entrase en vigor, basándose en las directrices de conformidad con las cuales se permitiría la formulación de reservas.

141 Varias delegaciones manifestaron su agradecimiento por los esfuerzos realizados por la delegación coordinadora a fin de buscar una solución, si bien también dijeron que se necesitaba más tiempo para examinar estas propuestas, en especial las recogidas en el documento LEG 91/WP.3.

142 Una delegación manifestó la opinión de que quizá fuera necesario que el Comité volviera a examinar la cuestión de la exclusión de la responsabilidad de los transportistas por actos de terrorismo en relación con el deber de los Estados de salvaguardar la seguridad de sus ciudadanos, de forma combinada con una solución mundial para facilitar indemnización, lo cual podría llevar a suponer la enmienda del Protocolo. Esta solución podría ser sostenible y mediante la misma alcanzar el objetivo de proteger a los pasajeros, incluso de los riesgos derivados de los actos terroristas.

143 El Comité acordó que en el lapso interperiodos se debería proseguir con la elaboración de las directrices, siguiendo lo sugerido en los documentos LEG 91/4/1 y LEG 91/WP.3 y en el marco de la resolución A.988(24). No obstante, la mayoría del Comité no era favorable a adoptar una opción mediante la cual los propietarios de buques quedarían excluidos de responsabilidad por actos de terrorismo. El Comité también acordó que la solución debería ser lo más simple posible. Se observó que si bien puede que no fuese factible encontrar una solución perfecta, la que se adoptase debía ser ampliamente aceptable. El Presidente señaló que podría surgir un problema de conflicto de leyes por lo que se dispone en el párrafo 1.5 de las directrices, en la página 5 del anexo del documento LEG 91/4/1, con respecto al requisito de formular reservas idénticas a fin de que el Protocolo entre en vigor entre Estados Partes.

b) Buques arrendados a casco desnudo

144 Al presentar el documento LEG 91/4/6, la delegación con carácter de observadora del CMI recordó que el documento LEG 89/6, presentado al Comité en su 89º periodo de sesiones,

recogía la propuesta de enmendar las definiciones de "propietario" y "propietario inscrito" en aquellos convenios en los que el seguro obligatorio constituye una exigencia, a fin de abarcar a los arrendatarios a casco desnudo. Se ha seguido examinado la cuestión y se ha llegado a la conclusión, tal como se indica en el documento LEG 91/4/6, que ampliar estos conceptos al Convenio de Responsabilidad Civil 1992, al Convenio del Fondo, al Convenio SNP 1996 y al proyecto de convenio sobre restos de naufragio no sería aconsejable dado que se podrían crear problemas imprevistos en los convenios en los que se contempla la canalización de la responsabilidad.

145 El Comité Jurídico tomó nota del contenido del documento LEG 91/4/6 y manifestó su agradecimiento al CMI por haber examinado esta cuestión.

E TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR: INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR DEL GRUPO DE TRABAJO MIXTO ESPECIAL DE EXPERTOS OMI/OIT SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR (Punto 5 del orden del día)

146 El Comité prosiguió su examen de este punto del orden del día.

147 La Secretaría de la OMI presentó los documentos LEG 91/5 y LEG 91/5/1 que contenían el proyecto de directrices y el proyecto de informe sobre la labor de la segunda reunión del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar (el Grupo de trabajo). La Secretaría informó de que el Grupo de trabajo había adoptado un proyecto de resolución en el cual se recogía, en el anexo, un proyecto de directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, para su presentación al Comité Jurídico con miras a su aprobación y promulgación oficial y, a su debido tiempo, para la aprobación y promulgación por el Consejo de Administración de la OIT. También se invitó al Comité a que aprobase que el Grupo de trabajo mixto continuase con sus labores, con un mandato nuevo, en caso de que fuera necesario volver a convocarlo.

148 Debido a la ausencia de la Presidenta del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar, la Sra. Fernández, Embajadora de Panamá, la Secretaría también presentó en nombre de la misma el informe correspondiente a la segunda reunión del Grupo, y destacó algunas de las cuestiones fundamentales de las directrices, tales como los párrafos 1, 2 y 4 de la introducción, así como algunos de los párrafos de la resolución. También observó que el Grupo había pedido al Comité Jurídico que tuviera a bien:

- adoptar el proyecto de resolución y las directrices adjuntas;
- aprobar el proyecto de mandato revisado (anexo 5 del informe) para que el Grupo de trabajo mixto pudiera proseguir su labor cuando fuese necesario convocarlo; y
- pedir al Comité que señale las directrices adoptadas al Comité de Seguridad Marítima y al Subcomité FSI, en tanto que órganos que realizan el examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, de conformidad con la decisión adoptada por el Consejo en su 89º periodo de sesiones.

149 El representante de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) informó que el proyecto de resolución al cual se adjuntan las directrices, preparado y aprobado por el Grupo de trabajo mixto, se presentaría al Consejo de Administración de la OIT para su adopción en su próxima reunión, que se celebrará en junio de 2006. Todo cambio que el Comité Jurídico realice

en el texto de estas directrices también se presentaría al Consejo de Administración, que puede aprobarlo o no.

150 El Comité manifestó su agradecimiento a la Presidenta y a todos los miembros y observadores del Grupo de trabajo por la exitosa ultimación de la difícil tarea de elaborar el conjunto de directrices en un corto periodo de tiempo. También hizo extensivo su agradecimiento a la OIT por su cooperación con la OMI en la elaboración de las directrices.

151 La delegación de los Estados Unidos presentó los documentos LEG 91/5/2 y LEG 91/WP.4. Tras elogiar el significativo esfuerzo realizado por el Grupo de trabajo mixto para elaborar el proyecto de directrices, la delegación se refirió a la propuesta amplia que había presentado para que la examinase el Grupo. Ésta tenía por finalidad garantizar que las directrices hagan que las investigaciones de siniestros sean eficaces, de modo que se asegure la conservación de un medio de trabajo seguro a bordo de los buques, mediante la realización de investigaciones sobre siniestros, destinadas principalmente a salvar la vida de la gente de mar. Por lo tanto, era muy importante que la gente de mar estuviera protegida y conociera sus derechos durante tales investigaciones. Para lograr estos objetivos era necesario lograr una adopción e implantación amplias de las directrices. A este respecto, la delegación se refirió a la necesidad de abordar las inquietudes que podían impedir que su país, y posiblemente otros, adoptaran las directrices en su redacción actual.

152 La delegación explicó que su documento tenía por finalidad allanar estos obstáculos al abordar las tres cuestiones principales que se indican a continuación. En primer lugar, debería existir una declaración inequívoca de que las directrices no estaban destinadas a ser aplicadas en caso de sucesos ocasionados por actos dolosos, como lo había decidido previamente el Comité en su 89º periodo de sesiones. En segundo lugar, la definición de "accidente marítimo" podría prestarse a una interpretación errónea y a confusiones, puesto que carecía de una referencia necesaria a los daños o lesiones reales o posibles. Por último, las directrices debían interpretarse y aplicarse de conformidad con el derecho nacional de cada Estado. Si bien en la introducción se señalaba que las directrices no tenían por objeto interferir con la legislación nacional, el texto podría no ser interpretado de conformidad con esta legislación.

153 Al presentar sus propuestas para abordar estas preocupaciones, la delegación manifestó su esperanza de que serían aceptadas de modo que las directrices brinden a los Estados la flexibilidad necesaria para adoptarlas e implantarlas. La delegación también manifestó que esto se podría hacer durante el 91º periodo de sesiones, de modo que no se retrasase la implantación de las directrices.

154 Varias delegaciones compartieron algunas de estas inquietudes y señalaron que, habida cuenta de su importancia, las directrices deberían someterse al examen de un órgano tal como el Comité Jurídico, de forma que se garantizara que los Gobiernos que las han de implantar estén representados más ampliamente que en el Grupo de trabajo.

155 Varias delegaciones que hicieron uso de la palabra señalaron otras inquietudes, a saber:

- si bien las directrices señalaban (en el párrafo 4) que no tenían por objeto interferir con la legislación nacional, en el párrafo 4 del proyecto de resolución se invitaba a los Estados a considerar la posibilidad de enmendar su legislación nacional a fin de dar plena y total eficacia a las directrices. Esta tarea parecía poco realista, habida cuenta de que se prevé que las directrices entren en vigor a partir del 1 de julio de 2006;

- el derecho a evitar la autoinculpación (párrafo 13.2), debería abordarse teniendo presente la existencia de dos tipos de investigación, a saber, la destinada a establecer claramente las circunstancias de un siniestro marítimo y la que trata de determinar la responsabilidad penal por su acaecimiento. En muchas jurisdicciones, el derecho a no declarar no se aplicaría en el primer caso, puesto que constituiría un obstáculo para la aclaración de las circunstancias del accidente. En tales jurisdicciones, sin embargo, la legislación requiere que la información recopilada se utilice únicamente a efectos de la investigación y no en causas penales;
- en el párrafo 9.5 se incluyen los salarios entre otros medios de subsistencia, tales como alojamiento, alimentos y atención médica, que se deben proporcionar a la gente de mar detenida. Debe aclararse que la obligación de pagar los salarios incumbe en última instancia al propietario del buque empleador y no a los Estados;
- el párrafo 7 excluye del ámbito de aplicación de las directrices a los buques de guerra o unidades navales auxiliares únicamente, sin hacer referencia a los buques explotados por los Estados con fines no comerciales; y
- en el subpárrafo 9.21 se establece el principio de la jurisdicción exclusiva del Estado de abanderamiento en cuestiones relativas a abordajes u otros sucesos, ignorándose los derechos jurisdiccionales de otros Estados establecidos en virtud de tratados internacionales.

156 Muchas delegaciones, si bien compartían algunas de las preocupaciones antes mencionadas, señalaron la necesidad imperiosa de adoptar las directrices en el actual periodo de sesiones y de aplazar su revisión para una etapa posterior. En apoyo de esta opinión se brindaron las siguientes razones:

- era imperativo ultimar y promulgar estas directrices lo antes posible a fin de mostrar a la comunidad marítima internacional la seriedad de la OMI y de la OIT en su determinación por asegurar un trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo;
- las directrices sobre el trato justo de la gente de mar se deberían haber adoptado y promulgado hacía ya mucho tiempo. La Organización no puede esperar a que ocurra otro suceso en el que se otorgue la consideración de delincuentes a gente de mar inocente y que no tienen ninguna sospecha al respecto, y a que se les detenga arbitrariamente, antes de ultimar y promulgar estas directrices.
- mediante la resolución A.987(24), la Asamblea de la OMI decidió que las directrices se adoptaran con carácter prioritario. A tal efecto pidió, además, al Grupo de trabajo mixto OMI/OIT que ultimara su labor de manera expeditiva; y autorizó al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a promulgar las directrices una vez ultimadas, sin aguardar a su adopción por los órganos rectores;
- un nuevo examen y la modificación del texto acordado por el Grupo de trabajo mixto OMI/OIT impediría la promulgación por el Consejo de Administración de

la OIT en junio, y demoraría la adopción e implantación hasta el próximo año como mínimo;

- tal demora enviaría un mensaje erróneo a la comunidad marítima internacional, y especialmente a la gente de mar, en cuanto al sentido del tratamiento prioritario que se pide en la resolución A.987(24);
- las directrices podrían no constituir un texto perfecto, pero sí eran el mejor resultado posible, considerando en especial las limitaciones de tiempo y la necesidad de adoptar medidas urgentes;
- no había corchetes en el texto, lo cual indicaba un elevado nivel de consenso;
- el texto actual de las directrices refleja una solución de compromiso resultante de concesiones mutuas realizadas durante las deliberaciones del Grupo de trabajo;
- las propuestas que figuran en el documento LEG 91/WP.4 se habían debatido exhaustivamente en el seno del Grupo de trabajo;
- habida cuenta de que las directrices tenían un carácter recomendatorio, los Estados no tenían la obligación jurídica de implantarlas en su totalidad a partir de la fecha de entrada en vigor de las mismas, esto es, el 1 de julio de 2006;
- las preocupaciones de los Estados respecto de la implantación se abordarían oportunamente, de conformidad con la decisión de mantener las directrices sometidas a revisión, según se indica explícitamente tanto en la resolución A.987(24) como en el proyecto de resolución sobre la adopción de las directrices presentado al examen del Comité;
- la adopción de las directrices durante el actual periodo de sesiones, junto con la petición de que se mantengan sometidas a revisión, son conformes con otros precedentes en cuanto a la adopción de instrumentos de la OMI;y
- en el caso de estas directrices, la urgencia respecto de su adopción e implantación era reflejo de la voluntad y determinación de todos los Estados Miembros de actuar inmediatamente para proteger a la gente de mar tras un accidente marítimo.

157 La delegación con carácter de observadora de la Federación Naviera Internacional (ISF) se refirió a las importantes concesiones hechas por sus interlocutores sociales a fin de alcanzar un consenso sobre las directrices con todos los Gobiernos participantes. Opinó que las directrices eran un documento equilibrado y un excelente ejemplo de las prácticas más elevadas, que habrían de constituir una declaración inequívoca, tanto por parte de la OMI como de la OIT, de que el mundo espera que la gente de mar sea tratada de manera justa. Esta delegación también manifestó que estaba de acuerdo en que las directrices se mantengan sometidas a revisión y en trabajar con todos los Gobiernos en esta tarea.

158 La delegación con carácter de observadora de la Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buques (IFSMA), si bien apoyó la necesidad de adoptar las directrices en el actual periodo de sesiones, señaló que éstas no alcanzaban el carácter de código práctico que la IFSMA desearía que tuvieran, en el sentido de constituir un instrumento obligatorio. Los marineros, especialmente los capitanes, necesitaban una protección especial que

únicamente un código de conducta internacionalmente vinculante podría proporcionarles. Las directrices deberían adoptarse, dado el tiempo y los esfuerzos empleados en concienciar al público sobre la cuestión del trato injusto. Si bien el Grupo de trabajo mixto OMI/OIT podría seguir existiendo a fin de supervisar los avances conseguidos con las directrices, era únicamente en el seno de la OMI donde los Estados podrían analizar y examinar los problemas conexos con la cuestión del trato justo de la gente de mar en relación con los accidentes marítimos. Esta delegación observadora opinó que en un futuro no muy lejano las directrices podrían constituir la base de un instrumento obligatorio de la OMI.

159 La delegación con carácter de observadora de la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL) señaló la necesidad de brindar una protección especial a la gente de mar y la urgencia de asegurar que se les da un trato justo. Comparó esta urgencia con la existente al adoptarse el Código PBIP. Este importante instrumento había sido redactado apresuradamente y ciertos pormenores, tales como la formación y los permisos en tierra, sólo estaban siendo abordados en la actualidad. De modo semejante, las directrices estarían sometidas a un examen y perfeccionamiento permanentes a fin de responder a las preocupaciones de todos los Estados. Se refirió a la necesidad de adoptar las directrices en el actual periodo de sesiones, de conformidad con los objetivos de la resolución A.987(24).

160 Una delegación manifestó la opinión de que por mucho que las directrices fuesen el fruto de un esfuerzo conjunto entre la OMI y la OIT, la labor de revisarlas se debería llevar a cabo a través del mecanismo ya acordado entre la OMI y la OIT, esto es, el Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar. La delegación con carácter de observadora de la IFSMA objetó esta propuesta.

161 Teniendo presente las consideraciones precedentes, el Comité Jurídico:

- acordó adoptar en el periodo de sesiones en curso el proyecto de resolución y las directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (adjuntas en el anexo 2 del presente informe);
- decidió constituir en su próximo periodo de sesiones un grupo de trabajo especial al cual se le encomendaría la tarea de revisar las directrices teniendo en cuenta las observaciones formuladas por las delegaciones que habían manifestado inquietudes en el actual periodo de sesiones y cualquier otra que se presentase en el lapso interperiodos;
- acordó que toda decisión de enmendar las directrices que el Comité pudiera adoptar en relación con las recomendaciones del grupo de trabajo propuesto, se transmitiría al Consejo de Administración de la OIT para su examen y aprobación en noviembre del presente año; y
- pidió a la Secretaría que señalase las directrices adoptadas a la atención de los órganos que llevan a cabo la revisión del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, de conformidad con la decisión adoptada por el Consejo en su 89º periodo de sesiones.

162 El Comité decidió aplazar hasta su próximo periodo de sesiones el examen del informe del proyecto revisado de mandato para la continuación del Grupo de trabajo mixto.

F LUGARES DE REFUGIO (punto 6 del orden del día)

163 La delegación observadora del CMI presentó el documento LEG 91/6, en el que se daba cuenta de la labor que estaba realizando el Grupo de trabajo internacional del CMI sobre la preparación de un proyecto de instrumento que establecería la presunción refutable de que: i) un buque en peligro tiene derecho de acceso a un lugar de refugio y ii) un Estado ribereño que conceda acceso a un lugar de refugio tiene inmunidad judicial al respecto.

164 El representante de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) recalcó que el asunto de los lugares de refugio revestía gran importancia y manifestó su agradecimiento al CMI por su labor sobre el particular. Propuso, además, que las Directrices relativas a los lugares de refugio, adoptadas mediante la resolución A.949(23), podrían examinarse y enmendarse teniendo en cuenta la labor realizada por el CMI.

165 Varias delegaciones volvieron a manifestar que, en su opinión, no era necesario en estos momentos redactar un convenio dedicado a los lugares de refugio y que era mucho más urgente implantar todos los convenios existentes de la OMI sobre responsabilidad e indemnización. También se manifestó la opinión de que los regímenes existentes de responsabilidad e indemnización ya trataban debidamente la cuestión de los lugares de refugio y que el punto debería suprimirse del orden del día del Comité. No obstante, algunas delegaciones manifestaron que, en su opinión, el asunto debería mantenerse en el orden del día del Comité, habida cuenta de su importancia.

166 El Comité convino en volver a analizar la cuestión en octubre, durante su 92º periodo de sesiones, en el que se examinarían las labores previstas para el próximo bienio.

G SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP (punto 7 del orden del día)

167 Al presentar el documento LEG 91/7 la Secretaría informó de que no había habido ningún cambio en el estado jurídico del Convenio desde el último periodo de sesiones. La Secretaría recordó que, tal como había pedido el Comité en su último periodo de sesiones, el Secretario General se había dirigido por escrito a los ocho Estados Contratantes del Convenio SNP (Angola, Chipre, Marruecos, Federación de Rusia, Saint Kitts y Nevis, Samoa, Eslovenia y Tonga) señalando a su atención la obligación, de conformidad con el artículo 43 del Convenio, de informar sobre la carga sujeta a contribución en el momento de la ratificación o de la adhesión, o con periodicidad anual posteriormente. La Secretaría todavía no había recibido ninguna respuesta.

168 La secretaria observó que la cuestión que principalmente tenía que abordar el Comité en este periodo de sesiones se refería a la interpretación del artículo 1.5 a) ii) del Convenio SNP. A este respecto, el Director del FIDAC 1992, a quien le corresponde llevar a cabo las labores administrativas necesarias para la constitución del Fondo SNP, a solicitud de la Asamblea del Fondo de 1992, había señalado a la atención del Secretario General la preocupación por parte de la Asamblea de que la entrada en vigor del Anexo II revisado del MARPOL 73/78, el 1 de enero de 2007, invalidaría la referencia que figura en el artículo 1.5 a)ii) del Convenio SNP a las "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel", a la que se hace referencia en el Apéndice II del Anexo II del MARPOL 73/78, enmendado, dado que a partir de esa fecha el Apéndice II dejará de existir.

169 Tras la debida consideración del asunto, el Secretario General, como una medida provisional y a reserva del examen de la cuestión por parte del Comité Jurídico y del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) en su 55º periodo de sesiones, que se celebrará en octubre del presente año, publicó la Circular N° 2699, cuyo texto se adjunta como anexo 1 del documento que se estaba examinando, manifestando el entendimiento de que, si tal como está previsto, el Anexo II revisado del MARPOL 73/78 entra en vigor el 1 de enero de 2007, la referencia a "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel" en el artículo 1.5 a) ii) del Convenio SNP se referirá, a partir de esa fecha, a las sustancias nocivas líquidas definidas en la regla 1.10 del Anexo II revisado del MARPOL 73/78, transportadas a granel.

170 En la circular también se invita a que se examine la posibilidad de adoptar una resolución sobre el particular. Por tanto, se invitó al Comité a que examinase el proyecto de resolución en el que se aborda esta cuestión que figura en el anexo 3 del documento que se estaba examinando.

171 A invitación del Presidente, el Director de la División del Medio Marino confirmó que, de entrar en vigor a partir del 1 de enero de 2007 las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Anexo II revisado del MARPOL 73/78), adoptadas en el 52º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino, el 15 de octubre de 2004, mediante la resolución MEPC.118(52), el Anexo II revisado del MARPOL 73/78 ya no contendría un Apéndice II; no obstante las "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel" continuarían estando cubiertas por la regla 1.10 del Anexo II revisado.

172 Diversas delegaciones manifestaron su agradecimiento por las iniciativas del Secretario General. Todas apoyaron la adopción de la resolución y al hacerlo señalaron su acuerdo en que si bien el Apéndice II ya no existiría, las "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel", a las que se hace referencia en el artículo 1.5 a) ii) del Convenio SNP continuarían estando cubiertas por la regla 1.10 del Anexo II revisado. Este cambio era sólo de naturaleza técnica y en la resolución se reconocía este hecho.

173 Una delegación manifestó la opinión de que la resolución era aceptable como una medida provisional y que podría ser aconsejable enmendar el Convenio SNP una vez hubiere entrado en vigor.

174 Algunas delegaciones manifestaron su preocupación por la falta de respuesta a los recordatorios enviados por el Secretario General y una vez más hicieron hincapié en la necesidad de notificar sin dilación cuando se reciban cargas sujetas a contribución, dada la importancia de tal información para la entrada en vigor del Convenio. Se observó a este respecto que dos de los Estados Contratantes cumplían los requisitos con respecto al arqueo.

175 La delegación de Dinamarca informó al Comité de que el Parlamento de ese país había adoptado legislación primaria para la implantación del Convenio SNP y que la legislación secundaria se estaba redactando.

176 La delegación de España notificó de que a pesar de algunas dificultades en el ámbito legislativo (debido a las enmiendas radicales al Anexo II del MARPOL 73/78) se estaba procediendo a la redacción de la legislación pertinente con miras a ratificar el Convenio SNP. Apoyó el proyecto de resolución y manifestó su esperanza de que el MEPC, en su 55º periodo de sesiones, adoptara la misma resolución o una similar.

177 El Comité de forma unánime adoptó el proyecto de resolución que figura en el anexo 2 del documento LEG 91/7.

H CUESTIONES SURGIDAS DEL 94º PERIODO DE SESIONES ORDINARIO Y EL 23º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO Y EL VIGÉSIMO CUARTO PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA (punto 8 del orden del día)

178 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento LEG 91/8 sobre las cuestiones pertinentes para el Comité surgidas del 94º periodo de sesiones ordinario y del 23º periodo de sesiones extraordinario del Consejo, así como del vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea. Con respecto a los puntos sobre la revisión del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio, las cuestiones jurídicas derivadas del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas y el trato justo de la gente de mar, el Comité tomó nota, además, de que dichas cuestiones se habían examinado dentro de los puntos 3, 4 y 5, respectivamente, de su orden del día.

179 El Comité acordó también que la Conferencia diplomática para examinar el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio se celebraría en Kenya del 14 al 18 de mayo de 2007. Habida cuenta de ello, y teniendo presentes también las restricciones para la celebración de reuniones durante el periodo de acondicionamiento del edificio de la sede de la OMI, el Comité acordó que durante el bienio 2006-2007 celebraría tres periodos de sesiones en lugar de cuatro, a saber, dos en 2006 y uno en octubre de 2007.

I ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA (punto 9 del orden del día)

180 El Director de la División de Cooperación Técnica facilitó al Comité una visión general del programa actual de cooperación técnica. Observó que en el documento LEG 91/9 se señalaba que durante 2005 no se había realizado ninguna actividad en la región de Asia y el Pacífico relacionada con la legislación marítima. Ahora bien, en el bienio 2006-2007 se habían previsto actividades en Papua Nueva Guinea, Filipinas, Bangladesh, Camboya y Pakistán. En particular, en septiembre de 2006 se impartiría en Filipinas un cursillo sobre la implantación de los Protocolos SUA. El Director propuso que dicho cursillo podría también repetirse en otros países. Señaló, además, que el Comité quizás deseara examinar la posibilidad de que, en el futuro, en lugar de presentar informes cada semestre sobre el programa de cooperación técnica relacionado con la legislación marítima, la División de Cooperación Técnica podría informar al Comité Jurídico sobre el programa del bienio.

181 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento LEG 91/9 presentado por la Secretaría, así como de la información facilitada por el Director de la División de Cooperación Técnica.

J ACTIVIDADES DEL BIENIO EN EL MARCO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA ORGANIZACIÓN (punto 10 del orden del día)

182 La Secretaría presentó el documento LEG 91/10, invitando al Comité a que recordase que la Asamblea, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario, adoptó la resolución A.970(24) sobre el Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2006-2011), y la resolución A.971(24) sobre el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007, habiéndose elaborado esta última a partir de las aportaciones de todos los

Comités de la OMI, tanto por lo que respecta a las medidas de alto nivel relacionadas con los principios estratégicos contemplados en el Plan estratégico de la Organización como con respecto a los consecuentes resultados previstos de la labor de los Comités durante el actual bienio.

183 Se explicó que los planes eran jerárquicos. El nivel superior era amplio y contenía los "Principios estratégicos" (tal como figuran en la columna de la izquierda en la parte 1 del anexo del documento LEG 91/10). Este nivel le permitía a la Organización abordar los retos y tendencias en el sector marítimo. A fin de posibilitar la consecución de estos objetivos estratégicos, se debían de desarrollar ciertas actividades, que son las que están en un nivel medio y se denominan "Medidas de alto nivel" (tal como figuran en la columna de la derecha de la parte 1 del anexo del documento LEG 91/10). Los resultados finales de estas medidas de alto nivel se encuentran en el tercer nivel y se describen como "Resultados previstos de la labor de los Comités - 2006-2007" (tal como figuran en la parte 2 del documento LEG 91/10). Un ejemplo de cómo se refleja la labor del Comité Jurídico en el Plan es la referencia a la preparación del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio, en relación a la medida de alto nivel numerada 1.1.1 en la parte 2 del documento LEG 91/10. Ahora se esperaba que todos los Comités elaborasen y dieran seguimiento a su programa de trabajo con referencia a estos tres niveles y a los indicadores de resultados, tal como se prevé en el Plan estratégico de la Organización.

184 Tal como pidió el Consejo, el Comité convino en:

- .1 hacer uso de los siguientes cinco factores al establecer prioridades en su labor durante el actual bienio (documento LEG 91/10, párrafo 2):
 - i) es necesario realizar mayores esfuerzos tanto en la implantación como en el mantenimiento de las normas por parte de todos los interesados en la cadena de responsabilidad;
 - ii) la Organización ha de conceder más peso al objetivo estratégico de dar mayor énfasis al factor humano en la cadena de responsabilidad;
 - iii) se han de redoblar los esfuerzos de la Organización por reducir los actos de piratería y los robos a mano armada;
 - iv) la Organización ha de colaborar más estrechamente con otros interesados para mejorar la imagen del transporte marítimo, incrementando al mismo tiempo sus esfuerzos por reducir los factores que repercuten negativamente en la imagen de dicho transporte según la percepción de la sociedad civil; y
 - v) es necesario que los Comités lleven a cabo mayores esfuerzos en la identificación de las medidas de alto nivel y los resultados conexos a fin de abordar los principios estratégicos destinados a mejorar la calidad del transporte marítimo y la toma de conciencia ambiental.
- .2 Reservar tiempo suficiente en sus periodos de sesiones futuros para examinar las medidas de alto nivel y las prioridades conexas, a fin de asegurarse de que las actividades planificadas se describen precisa y brevemente (LEG 91/10, párrafo 5).

- .3 Asegurarse de que en su Plan de acción de alto nivel y en los resultados conexos, especialmente los que entrañen enmiendas a convenios existentes, en particular si llevan poco tiempo en vigor, se tengan plenamente en cuenta las directrices que figuran en la resolución A.500(XII), y que se preste la debida atención a la exigencia de demostrar, de forma bien documentada, que existe una necesidad imperiosa de elaborar y adoptar normas nuevas o revisadas (documento LEG 91/10, párrafo 6).
- .4 Cuando informe de su labor a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario, dar cuenta de los progresos alcanzados en el cumplimiento de los propósitos y objetivos de la Organización, haciendo uso del marco de las medidas de alto nivel y de los resultados previstos para el bienio (documento LEG 91/10, párrafo 7 i)). A este respecto el Comité observó que el resultado previsto descrito en el párrafo 2 del anexo del documento LEG 91/10, no conllevaba necesariamente resultados atribuibles exclusivamente al Comité Jurídico. Por tanto se pidió a la Secretaría que señalase o marcase los que fuesen pertinentes para la labor del Comité de forma que pueda examinarlos en su próximo periodo de sesiones a la luz de sus prioridades para el bienio 2006-2007.
- .5 Cuando examine propuestas relativas a la inclusión de nuevos puntos en el programa de trabajo, asegurarse de que las cuestiones que hayan de ser tratadas queden dentro del ámbito del Plan estratégico (documento LEG 91/10, párrafo 7 ii)).
- .6 Examinar sus directrices relativas a la organización y método de trabajo y, si procede, las de sus órganos auxiliares, a fin de exigir que en los documentos en los que se proponga la inclusión de nuevos puntos del programa de trabajo, se indica la relación que guardan dichos puntos con el ámbito del Plan estratégico (documento LEG 91/10, párrafo 7 iii)). A este respecto el Comité pidió a la Secretaría que elaborase unas directrices enmendadas sobre la organización y método de trabajo, tomando en consideración la resoluciones A.970(24) y A.971(24), para examinarlas en su próximo periodo de sesiones.
- .7 Cuando se formulen recomendaciones para su programa de trabajo durante el periodo que abarca el Plan estratégico, tener presente la conveniencia de no programar, excepto en circunstancias excepcionales, más de una conferencia diplomática al año (documento LEG 91/10, párrafo 7 iv)).

185 El Comité tomó nota de que el Consejo tenía previsto recibir los planes correspondientes al bienio 2008-2009, por parte de todos los Comités, en su 98º periodo de sesiones, en junio de 2007. Por tanto el Comité examinaría los resultados previstos para el bienio 2008-2009 en su 92º periodo de sesiones, en octubre de 2006.

K OTROS ASUNTOS (punto 11 del orden del día)

a) Abandono de buques

186 La Secretaría presentó el documento LEG 91/11 en el que se informa al Comité de una decisión adoptada por el Convenio de Basilea con respecto al abandono de buques en tierra y en puertos. La Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea estaba preocupada por los efectos que estos abandonos pudieran tener para la salud humana y el medio ambiente e invitó a

las Partes a que facilitaran información sobre la cuestión a la Secretaría del Convenio de Basilea. A este respecto la Secretaría de la OMI elaboró el documento ILO/IMO/BC WG 1/2/2, que se adjunta como anexo al documento LEG 91/11, en el que se facilita información sobre las disposiciones de los diversos instrumentos jurídicos y directrices de la OMI relacionadas con el abandono de buques.

187 La Secretaría también observó que el MEPC había examinado la cuestión del abandono de buques en tierra y en puertos, en su 53º periodo de sesiones, y que había manifestado preocupación dado que la cuestión no había sido debidamente abarcada por un instrumento jurídicamente vinculante. Por tanto el MEPC había invitado al Comité Jurídico a que examinase esta cuestión basándose en el análisis facilitado en el documento adjunto como anexo al documento LEG 91/11, con miras a ser de asistencia en la elaboración de una solución eficaz.

188 Una delegación observó que el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres, 1972, ya había entrado en vigor.

189 El Comité confirmó la exactitud de la información recogida en el documento ILO/IMO/BC WG 1/2/2 adjunto como anexo al documento LEG 91/11, observando no obstante que el documento debería de enmendarse a fin de reflejar el hecho de que el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres, 1972, ya había entrado en vigor.

b) Resultados de la 94ª Reunión (Marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo (Ginebra, 7 a 23 de febrero de 2006). Adopción del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006

190 Al presentar el documento LEG 91/11/1, el representante de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) declaró que la adopción, por práctica unanimidad, del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, por la 94ª Conferencia Internacional del Trabajo, en su décima reunión marítima, el 23 de febrero de 2006, demostraba el éxito de la amplia labor preparatoria.

191 Asimismo, observó que el Secretario General, el Sr. Mitropoulos, había sido un invitado especial de la Conferencia por invitación del Director General de la OIT, y que la Conferencia había adoptado varias resoluciones, algunas de las cuales eran importantes para la OMI.

192 A continuación recordó que el nuevo tratado refunde y actualiza 68 convenios y recomendaciones marítimas existentes, el primero de los cuales se adoptó en 1920. Los miembros de la OIT que no ratifiquen el nuevo Convenio quedarán obligados por los convenios anteriores que hayan ratificado, aunque tales instrumentos quedarán cerrados a nuevas ratificaciones cuando entre en vigor el nuevo Convenio.

193 El Convenio, que se convertirá en el "cuarto pilar" del régimen normativo internacional, junto al Convenio SOLAS, el Convenio de Formación y el Convenio MARPOL, codifica un acuerdo entre los propietarios de buques, la gente de mar y los Gobiernos con respecto a todos los elementos necesarios para lograr un "trabajo decente" para la gente de mar y contribuir a garantizar unas reglas de juego equitativas para los propietarios de buques. Aúna derechos y principios con normas y orientaciones concretas sobre cómo llevar a la práctica dichas normas. El aspecto más importante es que introduce un sistema mediante el cual los Estados de abanderamiento u organizaciones reconocidas acreditarán que las condiciones de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques satisfacen las prescripciones sobre "trabajo decente" del Convenio. El certificado se complementará con una "Declaración de conformidad laboral marítima", expedida bajo la responsabilidad compartida del Estado de abanderamiento y del

propietario del buque de que se trate. El certificado y la declaración se expedirán a todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales, los cuales deberán llevarlos a bordo.

194 El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, establece además un sistema exhaustivo de control de la aplicación y el cumplimiento, fundado en la cooperación entre los Estados ratificantes y en acuerdos existentes en el marco de los diversos memorandos de entendimiento regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

195 El Convenio incluye, entre otras cosas, un procedimiento acelerado de enmienda para permitir actualizar las disposiciones técnicas; procedimientos para la tramitación de quejas a bordo y en tierra con el fin de alentar la solución rápida de los problemas; así como disposiciones que garanticen que, en el caso de que un Estado de abanderamiento delegue algunas funciones de inspecciones y control del cumplimiento a una organización reconocida, dicha organización satisfaga criterios específicos.

196 El Comité Jurídico tomó nota del contenido del documento LEG 91/11/1 y felicitó a la OIT por la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

c) Delitos cometidos a bordo de buques de pabellón extranjero

197 El representante del CMI presentó el documento LEG 91/11/2, en el que se informa de la labor del CMI relativa a la preparación de un modelo de legislación nacional sobre actos delictivos en el ámbito marítimo, tras el suceso que tuvo lugar en alta mar a bordo del buque de pabellón panameño **Tajima** en el curso del cual resultó muerto un oficial japonés. En su labor, el CMI estaba tomando en consideración no sólo el problema de los delitos cometidos a bordo de buques de pabellón extranjero, sino también el Código PBIP, los Protocolos de 2005 relativos al Convenio SUA y las directrices actualizadas elaboradas por el Comité de Seguridad Marítima relativas a la piratería y a otros actos delictivos.

198 Algunas delegaciones destacaron la importancia de la labor del CMI a este respecto. Una delegación propuso que el CMI también debía tomar en consideración en su labor el problema de los delitos cometidos a bordo de buques que no tuvieran pabellón extranjero. Según esta delegación, los distintos orígenes culturales de las tripulaciones podían traducirse en un mayor riesgo de que se produjeran actos delictivos a bordo de los buques.

199 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 91/11/2 e instó al CMI a que prosiguiera su labor sobre este tema y le informara oportunamente en su próximo periodo de sesiones.

DECLARACIÓN DE LA REPÚBLICA DE COREA

La República de Corea señaló a la atención del Comité un suceso reciente en aguas a la altura de la costa oriental de Somalia en el que un buque de pesca coreano había sido secuestrado junto con sus 25 tripulantes, provenientes de Indonesia, Viet Nam y China. La delegación pidió al Comité que se recordase la resolución A.979(24) adoptada en el vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea acerca de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia. La delegación pidió al Comité que adoptase las medidas necesarias que estuvieran a su alcance para suprimir los actos de piratería y la violencia en el ámbito marítimo.

La delegación agradeció al Secretario General sus esfuerzos por garantizar una liberación rápida y sin daños de la tripulación.

El Comité tomó nota de esta declaración y al hacerlo manifestó su solidaridad con las víctimas del secuestro.

El Secretario General informó al Comité de las medidas ya adoptadas por la Organización en relación con la situación frente a la costa de Somalia. A este respecto se refirió a la resolución A.979(24) sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, adoptada unánimemente por la Asamblea en su último periodo de sesiones. Una copia de la resolución se envió al Secretario General de las Naciones Unidas para la adopción de las medidas oportunas, quien a su vez la presentó al Consejo de Seguridad el cual decidió emitir una declaración presidencial con respecto a la cuestión. La declaración reza tal como sigue:

"El Consejo de Seguridad toma nota de la resolución A.979(24), aprobada el 23 de noviembre de 2005 en el 24º periodo de sesiones de la Asamblea bienal de la Organización Marítima Internacional en relación con el aumento de los incidentes de piratería y robo armado contra buques frente a las costas de Somalia. El Consejo alienta a los Estados Miembros cuyos buques y aeronaves militares operan en aguas internacionales y en el espacio aéreo adyacente a la costa de Somalia a que estén alertas contra cualquier incidente de piratería en la zona y adopten las medidas adecuadas que protegen a los buques mercantes, en particular a los que transportan ayuda humanitaria, contra esos actos, en consonancia con las leyes internacionales pertinentes. A este respecto, el Consejo acoge con satisfacción el comunicado emitido por la reunión del Consejo de Ministros de la IGAD celebrada en Jawhar el 29 de noviembre de 2005, que decidió coordinar sus estrategias y planes de acción para hacer frente a ese problema común en estrecha cooperación con la comunidad internacional. El Consejo insta también a todos los Estados, en especial a los Estados de la región, a que cooperen y persigan activamente los delitos de piratería."

El Secretario General manifestó su esperanza de que, actuando de una manera uniforme y coordinada, la comunidad marítima y, en especial, los Miembros de las Naciones Unidas cuyos buques y aeronaves militares operan en aguas del océano Índico occidental adyacentes a la costa de Somalia, tendrán éxito en la supresión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra el transporte marítimo.

ANEXO 1**ORDEN DEL DÍA DEL 91º PERIODO DE SESIONES**

Apertura del periodo de sesiones

- 1 Adopción del orden del día
- 2 Informe del Secretario General sobre los poderes de las delegaciones
- 3 Proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio
- 4 Provisión de garantía financiera:
 - i) informe sobre la marcha de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar; y
 - ii) seguimiento de las resoluciones adoptadas por la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974
- 5 Trato justo de la gente de mar: informe sobre la marcha de la labor del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar
- 6 Lugares de refugio
- 7 Supervisión de la implantación del Convenio SNP
- 8 Cuestiones surgidas del 94º periodo de sesiones ordinario y el 23º periodo de sesiones extraordinario del Consejo y el vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea
- 9 Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima
- 10 Actividades del bienio en el marco del Plan estratégico de la Organización
- 11 Otros asuntos

Propuesta de estudio del CMI sobre la implantación de normas procedimentales en los convenios de limitación
- 12 Informe del Comité

ANEXO 2

Resolución y Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, preparadas por el Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo a la gente de mar

**Resolución LEG.3(91)
Adoptada el 27 de abril de 2006**

ADOPCIÓN DE LAS DIRECTRICES SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO

EL COMITÉ JURÍDICO DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO,

RECORDANDO la resolución A.987(24), aprobada por la Asamblea de la OMI en su vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario y por el Consejo de Administración de la OIT en su 292ª reunión, por la cual la Asamblea de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT convinieron, entre otras cosas, en adoptar las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo como cuestión prioritaria y autorizaron al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a difundir dichas Directrices, una vez finalizadas, por los medios adecuados,

HABIENDO EXAMINADO las Directrices preparadas por el Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo,

CONSCIENTES de la necesidad de mantener las Directrices sometidas a examen,

RECORDANDO la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, en particular el artículo 36, relativo a la comunicación con los nacionales,

TOMANDO NOTA de la circular MSC-MEPC.4/Circ.1, Retención de los registros y documentos originales a bordo de los buques, de 26 de septiembre de 2005,

TENIENDO PRESENTE la importancia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, en particular sus artículos 97, 228, 230, 232 y 292, y del derecho internacional consuetudinario del mar,

CONSIDERANDO que las Directrices constituyen un código de mejores prácticas,

CONSCIENTES de la necesidad de supervisar la aplicación e implantación de las Directrices, y

TENIENDO PRESENTE TAMBIÉN la adopción, el 23 de febrero de 2006, del Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo; por la presente,

1. ADOPTAN las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, recogidas en el anexo de la presente resolución;

2. INVITAN a los Gobiernos Miembros a que implanten las Directrices a partir del 1 de julio de 2006;
3. INVITAN TAMBIÉN a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI y la OIT a que den la máxima publicidad a las Directrices con objeto de garantizar que gozan de una amplia difusión e implantación;
4. INVITAN, según proceda, a los Gobiernos Miembros a que examinen la posibilidad de enmendar su legislación nacional a fin de dar plena y total efectividad a las Directrices;
5. INVITAN ADEMÁS a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de los principios recogidos en dichas Directrices cuando examinen el trato justo de la gente de mar en otras circunstancias en las que pueda detenerse a gente de mar inocente; y
6. CONVIENEN en la necesidad de mantener las Directrices sometidas a examen.

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO

I Introducción

1 Se recomienda observar las presentes Directrices siempre que autoridades públicas detengan a gente de mar en caso de accidente marítimo.

2 Se reconoce que la gente de mar constituye una categoría especial de trabajadores, y que dada la naturaleza mundial del sector del transporte marítimo y la diversidad de jurisdicciones con las que es posible que entre en contacto, necesita de una protección especial, en concreto por lo que respecta a los contactos con las autoridades públicas. El objetivo de las presentes Directrices es velar por que a la gente de mar se le otorgue un trato justo tras un accidente marítimo, así como durante toda investigación y detención por parte de autoridades públicas, además de que la detención no se prolongue más allá de lo necesario.

3 Las presentes Directrices se han elaborado de conformidad con la resolución A.987(24)*, "Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo", adoptada el 1 de diciembre de 2005 por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional. La antedicha resolución se adjunta como anexo de las presentes Directrices.

4 El objetivo de las presentes Directrices no es interferir con las normas procesales internas, penales o civiles, de ningún Estado ni con el disfrute pleno de los derechos fundamentales de la gente de mar, incluidos los dispuestos en los instrumentos internacionales sobre derechos humanos, ni con el derecho de la gente de mar a recibir un trato humanitario en todo momento.

5 La gente de mar tiene derecho a que se la proteja contra posibles coerciones o intimidaciones, de quienquiera que vengan, durante o después de cualquier investigación sobre un accidente marítimo.

6 La investigación de un accidente marítimo no debe ir en detrimento de la gente de mar por lo que se refiere a su repatriación, hospedaje, subsistencia, pago de salarios y otros beneficios, además de la asistencia médica. Todo esto ha de ser facilitado sin costo alguno para la gente de mar por el propietario del buque, el Estado que haya procedido a la detención o el Estado que corresponda.

7 Las presentes Directrices no son de aplicación a los buques de guerra ni a las naves auxiliares.

* No incluida en este documento.

II Definiciones

8 A los efectos de las presentes Directrices, por:

"gente de mar" o "marino" se entenderá toda persona que está empleada o contratada o que trabaja en cualquier puesto a bordo de un buque;

"propietario del buque" se entenderá el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor naval, el agente o el fletador a casco desnudo, que haya recibido del propietario del buque la responsabilidad por la explotación del mismo y que, al asumir tal responsabilidad, haya aceptado las obligaciones y responsabilidades que le incumben al propietario del buque, independientemente de que cualquier otra organización o personas hayan asumido determinadas obligaciones o responsabilidades en nombre del propietario del buque;

"accidente marítimo" se entenderá cualquier acaecimiento o suceso físico imprevisto relacionado con la navegación, operaciones, maniobras o manejo de un buque o con la maquinaria, equipo, material o carga a bordo del mismo, que pueda tener como resultado la detención de la gente de mar;

"investigación" se entenderá una investigación sobre un accidente marítimo;

"detención" se entenderá toda restricción de los movimientos de la gente de mar impuesta por las autoridades públicas como resultado de un accidente marítimo, incluido el impedir que abandonen el territorio de un Estado que no sea ni su país de residencia ni el del que son nacionales.

III Directrices para el Estado rector del puerto o ribereño

9 El Estado rector del puerto o ribereño deberá:

- .1 tomar medidas a fin de que toda investigación que realice para determinar las causas de un accidente marítimo acaecido dentro de su ámbito jurisdiccional se lleve a cabo de forma justa y rápida;
- .2 cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir que las organizaciones que representen a la gente de mar en el Estado rector del puerto o ribereño tengan acceso a la gente de mar;
- .3 tomar medidas para garantizar que se adoptan las disposiciones adecuadas para garantizar en todo momento el respeto de los derechos humanos y económicos de la gente de mar detenida;
- .4 garantizar que el trato que se dispensa a la gente de mar sea tal que se respete en todo momento su dignidad humana fundamental;

- .5 tomar medidas para garantizar o verificar que se cuenta con las disposiciones adecuadas para proporcionar a cada uno de los marinos detenidos medios de subsistencia, incluidos, según proceda, salarios, alojamiento, alimentos y atención médica;
- .6 garantizar que a la gente de mar se le brindan todas las garantías procesales sin discriminación alguna;
- .7 garantizar que se facilita a la gente de mar, cuando así sea necesario, servicios de interpretación, y se la informa de su derecho a disponer de asesoramiento jurídico independiente y se le facilita el acceso a éste, se la informa de su derecho a no autoinculparse y a no prestar declaración y, en el caso de la gente de mar que haya sido arrestada, garantizar que se le facilita asesoramiento jurídico independiente;
- .8 garantizar que a la gente de mar afectada se la informa de los fundamentos de la investigación que se esté realizando (esto es, si se realiza de conformidad con el Código de la OMI para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20) enmendada por la resolución A.884(21), o tal como pueda enmendarse en el futuro), o de conformidad con otros procedimientos jurídicos nacionales);
- .9 garantizar que se cumplen sin dilación las obligaciones recogidas en la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, incluidas las relativas al acceso, y que el Estado o Estados de los que sean nacionales todos los marinos afectados son informados de la situación de éstos, según sea necesario, y que se permite el acceso a la gente de mar de los funcionarios consulares del Estado de abanderamiento;
- .10 garantizar que toda la gente de mar detenida dispone de medios para comunicarse privadamente con todas las partes que seguidamente se enumeran:
 - miembros de su familia;
 - organizaciones de asistencia social;
 - el propietario del buque ;
 - sindicatos;
 - la embajada o consulado del Estado de abanderamiento y de su país de residencia o nacionalidad; y
 - representantes legales;
- .11 utilizar todos los medios posibles para conservar las pruebas a fin de reducir al mínimo la necesidad de que se requiera de forma continua la presencia física de la gente de mar;

- .12 asegurarse de que las decisiones que se adoptan de conformidad con el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL 73/78), son coherentes con la regla 11 del Anexo I (Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos);
- .13 realizar prontamente entrevistas con la gente de mar, cuando sea para los fines de una investigación por parte de un Estado ribereño tras un accidente marítimo, tomando en consideración sus condiciones físicas y mentales después del accidente;
- .14 tomar medidas para garantizar que la gente de mar que ya haya sido entrevistada, o cuya presencia no sea necesaria para la investigación que realice un Estado ribereño tras un accidente marítimo, pueda volver a embarcarse o ser repatriada sin demoras indebidas;
- .15 tomar en consideración alternativas, que no supongan la privación de libertad, a la detención a la espera de juicio (incluida la detención en calidad de testigo), especialmente cuando sea evidente que la gente de mar en cuestión está contratada por una compañía que presta servicios marítimos regulares al Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención;
- .16 concluir con prontitud su investigación y, de ser necesario, imputar a la gente de mar sospechosa de conductas delictivas y garantizar que toda la gente de mar imputada goza de las debidas garantías procesales;
- .17 contar con procedimientos para indemnizar con prontitud y plenamente por cualquier daño, perjuicio o pérdida sufrida por la gente de mar detenida o por el propietario del buque, en relación con la detención de ese marino en particular, atribuibles a actos u omisiones indebidos, inaceptables o injustificados del Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención;
- .18 en la medida en que lo permita la legislación nacional, garantizar que se dispone de un procedimiento para constituir una fianza razonable u otra garantía financiera que permita la puesta en libertad y repatriación de la gente de mar detenida, a la espera de que se resuelva cualquier investigación o proceso judicial;
- .19 tomar medidas, en el caso de que la gente de mar esté detenida, para que toda vista judicial se desarrolle lo más rápidamente posible.
- .20 tomar medidas para garantizar que las decisiones que se adoptan son coherentes con las disposiciones generalmente aplicables del derecho del mar;
- .21 tomar medidas a fin de respetar las disposiciones generalmente aceptadas del derecho marítimo internacional con respecto a los principios de jurisdicción exclusiva del Estado de abanderamiento en cuestiones relativas a abordajes u otros sucesos propios de la navegación; y
- .22 tomar medidas para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones.

IV Directrices para el Estado de abanderamiento

- 10 El Estado de abanderamiento deberá:
- .1 tomar medidas para garantizar que toda investigación destinada a determinar las causas de un accidente marítimo se lleva a cabo de forma justa y rápida;
 - .2 cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir el acceso a la gente de mar de las organizaciones que la representen;
 - .3 cuando sea oportuno, participar directamente, de conformidad con lo dispuesto en el Código de la OMI para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución de la Asamblea de la OMI A.849(20) enmendada por la resolución A.884(21), o tal como pueda enmendarse en el futuro), en la investigación de todo siniestro marítimo;
 - .4 contribuir a garantizar que los armadores cumplen sus obligaciones con respecto a la gente de mar afectada por un accidente marítimo o que participe en cualquier investigación;
 - .5 garantizar o verificar que se cuenta con las disposiciones adecuadas para proporcionar a cada uno de los marinos detenidos medios de subsistencia, incluidos, según proceda, salarios, alojamiento, alimentos y atención médica;
 - .6 garantizar que los propietarios de los buques cumplen con sus obligaciones de cooperar en cualquier investigación que realicen el Estado de abanderamiento, el Estado ribereño o el Estado rector del puerto, tras un accidente marítimo;
 - .7 ayudar a la gente de mar a obtener un trato justo y prestar asistencia a los propietarios de los buques en caso de investigación por parte de un Estado rector de puerto o ribereño;
 - .8 financiar la repatriación de la gente de mar, cuando sea necesario, tras un accidente marítimo en los casos en que el propietario del buque no cumpla con su responsabilidad de repatriar;
 - .9 prestar asistencia, según disponga su legislación nacional, en la notificación de procedimientos y en la devolución a un Estado rector de puerto o ribereño de la gente de mar sujeta a su jurisdicción, únicamente cuando su presencia sea necesaria para prestar testimonio en cualquier procedimiento iniciado a raíz de un accidente marítimo;
 - .10 tomar medidas para garantizar que se permite el acceso de sus funcionarios consulares a la gente de mar afectada, independientemente de su nacionalidad;

- .11 tomar todas las medidas necesarias para garantizar el trato justo de la gente de mar empleada o contratada en un buque que enarbole su pabellón. Esto podría llegar a incluir la utilización de mecanismos internacionales de resolución de controversias, mediante los que se pueda garantizar la pronta liberación de los buques y las tripulaciones tras haber constituido una fianza o garantía financiera razonable; y
- .12 tomar medidas para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones.

V Directrices para el Estado de la gente de mar

- 11 El Estado de la gente de mar deberá:
 - .1 cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir el acceso a la gente de mar de las organizaciones que la representen;
 - .2 vigilar el bienestar físico y mental de la gente de mar de su nacionalidad afectada por un accidente marítimo, incluida toda investigación conexas, y el trato que se le dispensa;
 - .3 financiar la repatriación de su gente de mar, cuando sea necesario, tras un accidente marítimo, en los casos en que los propietarios de los buques y el Estado de abanderamiento no cumplan con su responsabilidad de repatriar;
 - .4 prestar asistencia, según disponga su legislación nacional, en la notificación de los procedimientos y en la devolución a un Estado rector del puerto o ribereño de la gente de mar sujeta a su jurisdicción, únicamente cuando su presencia sea necesaria para prestar testimonio en cualquier procedimiento iniciado a raíz de un accidente marítimo;
 - .5 tomar medidas para garantizar que se permite el acceso de sus funcionarios consulares a la gente de mar afectada;
 - .6 tomar medidas para prestar apoyo y asistencia y facilitar el trato justo de su gente de mar y el rápido desarrollo de la investigación;
 - .7 tomar medidas para garantizar que todos los fondos enviados por los propietarios de los buques, el Estado que ha procedido a la detención o cualquier otro Estado, destinados a la gente de mar detenida, o a prestar apoyo a las familias de esa gente de mar, se entregan para los fines previstos; y
 - .8 tomar medidas para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones.

VI Directrices para los propietarios de los buques

12 Por lo que respecta a las investigaciones, los propietarios de los buques tienen la obligación fundamental de proteger los derechos de la gente de mar que empleen o contraten, incluido el derecho a no autoinculparse, y de adoptar medidas para garantizar que a dicha gente de mar se le dispensa un trato justo, y deberán:

- .1 tomar todas las medidas posibles para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones y para garantizar que no se tolera ese comportamiento por parte de otras entidades;
- .2 cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, otros propietarios de buques, según proceda, y la gente de mar que tengan un interés sustancial, y tomar medidas para facilitar el acceso a la gente de mar de las organizaciones que la representen;
- .3 tomar medidas para agilizar la investigación por parte de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento;
- .4 tomar medidas, prestando el debido respeto a los derechos que sean del caso, para propiciar que la gente de mar y a las demás personas de las que sean empleadores colaboren en cualquier investigación;
- .5 hacer uso de todos los medios razonables para conservar las pruebas a fin de reducir al mínimo la necesidad de que se requiera de forma continua la presencia física de la gente de mar;
- .6 cumplir sus obligaciones con respecto a la repatriación de la gente de mar, o tomar medidas para reembarcarla;
- .7 garantizar o verificar que se cuenta con las disposiciones adecuadas para proporcionar a cada uno de los marinos medios de subsistencia, incluidos, según proceda, salarios, alojamiento, alimentos y atención médica.

VII Directrices para la gente de mar

13 La gente de mar deberá:

- .1 tomar medidas para disponer, si es necesario, de servicios de interpretación adecuados;
- .2 tomar medidas para asegurarse de que comprenden plenamente su derecho a no autoinculparse y que entienden plenamente que cuando se presta declaración en presencia de los investigadores de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento, esas declaraciones podrían usarse en un futuro proceso penal;

- .3 tomar medidas para asegurarse, si lo consideran necesario, de que disponen de los medios necesarios para tener acceso a asesoramiento jurídico antes de decidir si se va a prestar declaración en presencia de los investigadores de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento; y
- .4 participar, en la medida posible, y teniendo presente su derecho a no autoinculparse, en la investigación que realicen investigadores de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento, facilitando información que, a su leal saber y entender, sea verídica.

ANEXO 3**RESOLUCIÓN LEG.4(91)****(adoptada el 27 de abril de 2006)****ANEXO II REVISADO DEL MARPOL 73/78****IMPLICACIONES PARA LA REFERENCIA EN EL ARTÍCULO 1.5 a) ii)
DEL CONVENIO SNP A LAS "SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS
TRANSPORTADAS A GRANEL"**

EL COMITÉ JURÍDICO, reunido en su 91º periodo de sesiones,

RECORDANDO el artículo 33 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

CONSCIENTE de que las condiciones para que se consideren aceptadas las enmiendas de 2004 al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Anexo II revisado del MARPOL 73/78), que fueron adoptadas el 15 de octubre de 2004 por el Comité de Protección del Medio Marino en su 52º periodo de sesiones mediante la resolución MEPC.118(52), deberán cumplirse el 1 de julio de 2006, y de que, en ese caso, el Anexo II revisado del MARPOL 73/78 entrará en vigor el 1 de enero de 2007,

OBSERVANDO que la definición de "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel", incluida en el artículo 1.5 a) ii) del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP), se refiere al apéndice II del Anexo II del MARPOL 73/78, en su forma enmendada,

OBSERVANDO ASIMISMO que, una vez que entre en vigor, el Anexo II revisado del MARPOL 73/78 no incluirá el apéndice II y que, no obstante, las "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel" seguirán contemplándose en la regla 1.10 del Anexo II revisado,

DESEANDO garantizar que todos los Estados Contratantes y todos los Estados que deseen ser Parte en el Convenio SNP interpreten e implanten el Convenio de manera coherente y uniforme,

1. INSTA a los Gobiernos interesados a que tomen nota de que, si se cumplen las condiciones para la entrada en vigor de las enmiendas al Anexo II del MARPOL 73/78 descritas *supra*, y como resultado de la revisión mencionada, la expresión "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel" que figura en el artículo 1.5 a) ii) del Convenio SNP se referirá, a partir del 1 de enero de 2007, a las sustancias nocivas líquidas definidas en la regla 1.10 del Anexo II revisado del MARPOL 73/78, transportadas a granel;

2. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 53 2) vii) del Convenio SNP, remita copias certificadas de la presente resolución a todos los Estados que hayan firmado el Convenio SNP o se hayan adherido a él;
 3. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución a los Miembros de la Organización que no hayan firmado el Convenio SNP o no se hayan adherido a él;
 4. INVITA a los Gobiernos a que señalen la presente resolución a la atención de todas las partes interesadas.
-